TYGODNIK • 11. 09. 1977

CENA 3 ZŁ

37
1366

SKRZYDLATA POLSKA

OBCHODY 50-LECIA AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO W KATOWICACH

W Katowicach odbyły się uroczystości związane z obchodami 50-lecia Aeroklubu Śląskiego. Wyrazem uznania dla jednego z najstarszych, wielce zasłużonego dla polskiego lotnictwa sportowego aeroklubu, dla jego wszechstronnej, tak społecznie pożytecznej działalności, było przyjęcie kierowniczego aktywu Aeroklubu Śląskiego przez członka Biura Politycznego KC, I sekretarza KW PZPR w Katowicach **Zdzisława Grudnia.** W trakcie spotkania prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło** oraz prezes Aeroklubu Śląskiego mgr **Edmund Wiliński** poinformowali I sekretarza KW PZPR o bogatym i wszechstronnym dorobku aeroklubu, jego planach i zamierzeniach na przyszłość.

Centralną uroczystością obchodów półwiekowej działalności Aeroklubu Śląskiego była zorganizowana 28 sierpnia akademia w Wojewódzkiej Radzie Narodowej. Wzięli w niej udział m.in.: sekretarz KW PZPR w Katowicach **Hubert Gałeczka,** wicewojewoda katowicki **Zdzisław Gorczyca,** sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk dypl. pil. **Mieczysław Goworek** oraz przedstawiciele aeroklubów regionalnych, zakładów pracy, organizacji społecznych i młodzieżowych. Licznie przybyli członkowie ASI. oraz Klubu Seniorów Lotnictwa. Referat omawiający 50-letni dorobek aeroklubu wygłosił prezes ASI. Zabrali również głos sekretarz KW PZPR i sekretarz generalny APRL, wyrażając uznanie dla działalności klubu oraz życząc mu dalszej owocnej pracy i sukcesów. Wyróżniający się w pracy społecznej i sportowo-szkoleniowej aktyw — pracownicy, działacze i sportowcy aeroklubu, uhonorowani zostali odznaczeniami państwowymi oraz odznakami resortowymi, wojewódzkimi i lotniczymi.

Na aeroklubowym lotnisku odbyły się po południu interesujące, blisko dwugodzinne pokazy lotnicze, które oglądało ok. 25 tysięcy osób. Wieczorem śląscy lotnicy sportowi spotkali się z górnikami na wspólnej lampce wina. Obszerniej o uroczystościach w Katowicach i o bogatym dorobku Aeroklubu Śląskiego poinformujemy w następnych numerach.

SPOTKANIE Z WETERANAMI I MISTRZAMI WOJSK LOTNICZYCH W POZNANIU

W Sali Tradycji Wojsk Lotniczych w Poznaniu odbyło się 27 sierpnia br. spotkanie dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusza Krepskiego** z liczną grupą zasłużonych ludzi ludowego Lotnictwa Polskiego: weteranami i seniorami naszego lotnictwa, pilotami i nawigatorami, którzy zdobyli klasy mistrzowskie oraz wyróżniającymi się w służbie pilotami, nawigatorami, technikami i instruktorami spadochronowymi lotnictwa wojskowego. W toku spotkania dowódca Wojsk Lotniczych podziękował zasłużonym lotnikom, seniorom i służby czynnej, za ofiarną służbę i pracę oraz życzył im dalszych sukcesów gratulując zarazem uhonorowania i przyznanych wyróżnień. Między innymi białą bronią boczną wyróżniono płk. rez. pil. **Stanisława Szumskiego** i płk rez. mgr **Stefana Ceglarka.** Pamiątkową statuetkę „Ikara" otrzymali: płk rez. pil. **Edward Chromy** i inż. **Michał Scipio del Campo.** Dyplomy uznania, statuetki „Ikara" i nagrody otrzymali m.in. oficerowie: **Jan Michalak, Ryszard Krzeszewski i Tomasz Janaszek** oraz st. chor. **Mieczysław Król** i st. sierż. sztab. **Stanisław Uchman.**

27 sierpnia odbył się również w Poznaniu zlot przodujących dowódców pododdziałów i Kluczy Służby Socjalistycznej Wojsk Lotniczych. Wręczono złote i srebrne odznaki „Wzorowego Dowódcy".

UROCZYSTE PROMOCJE ABSOLWENTÓW WYŻSZYCH SZKÓŁ OFICERSKICH

28 sierpnia w wyższych szkołach oficerskich odbyły się uroczyste promocje absolwentów połączone ze ślubowaniem młodych oficerów. Wychowankowie tych szkół otrzymali pierwsze oficerskie stopnie — podporuczników. Uroczyste promocje odbyły się m.in.:

W Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. Józefa Bema w Toruniu. Aktu promocji dokonał szef Sztabu Generalnego WP, wiceminister Obrony Narodowej gen. broni **Florian Siwicki.** Jako pierwszy promowany został prymus ppor. inż. **Franciszek Kochanowski.**

W Wyższej Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej im. kpt. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze. Aktu promocji dokonał dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. bryg. **Longin Łozowicki.** Prymusem szkoły został ppor. inż. **Jerzy Pawelec.** Drugą lokatę zdobył ppor. inż. **Ryszard Szpyra,** a trzecią — ppor. inż. **Tadeusz Bugajski.**

W Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. Mieczysława Kalinowskiego w Koszalinie. Aktu promocji dokonał dowódca Pomorskiego Okręgu Wojskowego gen. dyw. **Wojciech Barański.** Prymusem został ppor. inż. **Ryszard Stefaniak.**

LOTNICTWO CYWILNE W AKCJI PRZECIWPOWODZIOWEJ

Tegoroczna powódź, jaka nawiedziła południowo-zachodnie tereny naszego kraju, spowodowała olbrzymie szkody w gospodarce narodowej. Zalane zostały miasta, wsie, osiedla, uprawne pola oraz drogi, a straty sięgają setek milionów złotych. Dla dokładnego określenia zasięgu i rozmiarów strat zastosowane zostało lotnictwo cywilne, które dokonało zdjęć lotniczych zalanych terenów. Akcję fotogrametryczną przeprowadziło Państwowe Przedsiębiorstwo Geodezji i Kartografii, a zdjęć dokonało Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych „Aeropol", używając do tych celów samolotów Il-14 i An-2. Akcję rozpoczęto 6 sierpnia i w ciągu kilku dni bardzo intensywnych lotów dokonano zdjęć lotniczych całych terenów objętych klęską powodzi. Ruchomą bazę zorganizowano na lotnisku we Wrocławiu, skąd dokonywano startów roboczych. Filmowy materiał wyjściowy został natychmiast opracowany i przekazany odpowiednim władzom do dalszego wykorzystania praktycznego. Ekipa lotnicza nie liczyła się z czasem i wysiłkiem, a 18 sierpnia — w dowód uznania za sprawne przeprowadzenie akcji — została wyróżniona przez Prezesa Urzędu Geodezji i Kartografii, otrzymując odznaki „Zasłużonego dla Geodezji i Kartografii". Odznaczeni zostali następujący pracownicy „Aeropolu": piloci — **Kazimierz Wnuk, Karol Bogulski, Antoni Szymanek, Mieczysław Pietras** i **Michał Zachara** oraz mechanik pokładowy **Jan Kosiński.** (rq)

PROMOCJA CHORĄŻYCH TECHNIKÓW WOJSK LOTNICZYCH

W Centralnym Ośrodku Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych im Waleregо Wróblewskiego w Oleśnicy odbyła się promocja absolwentów działającej w tym ośrodku Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych. Aktu mianowania absolwentów dokonał dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski.** Prymusem szkoły został mł. chor. **Bogdan Sikorski.**

UDZIAŁ POLSKI W EKSPERYMENCIE „WERTIKAL-5"

W związku z wystrzeleniem w ZSRR rakiety geofizycznej „Wertikal-5" dziennikarz PAP uzyskał od dyrektora Centrum Badań Kosmicznych PAN — doc. STANISŁAWA GRZĘDZIELSKIEGO — m.in. następujące informacje:

W eksperymencie „Wertikal-5" Polska ma duży udział. Celem eksperymentu jest badanie procesów aktywnych na Słońcu przy wykorzystaniu obrazów rentgenowskich. W czasie lotu rakiety przeprowadzono serię różnych badań i obserwacji.

Rakieta „Wertikal-5" wyposażona została w aparaturę nukową polskiej konstrukcji: blok układów typu „camara obscura" do uzyskiwania obrazów rentgenowskich Słońca w różnych długościach fal, fotometr rentgenowski z tzw. licznikami proporcjonalnymi oraz teleskop rentgenowski wykonany przy współpracy polsko-czechosłowackiej.

Lot rakiety „Wertikal-5" jest rozwinięciem rentgenowskich badań Słońca, prowadzonych od kilku lat przez polskich heliofizyków, a ostatnio przez ośrodek wrocławski Centrum Badań Kosmicznych PAN. Eksperyment „Wertikal-5" jest fragmentem szerszego programu badawczego prowadzonego przez Centrum Badań Kosmicznych.

Od 10 lat we Wrocławiu prowadzone są badania z zakresu pozaatmosferycznych obserwacji krótkofalowego promieniowania Słońca. Właśnie wrocławscy uczeni byli w Polsce pionierami prac badawczych w tej dziedzinie — powiedział dziennikarzowi PAP dyrektor obserwatorium astronomicznego Uniwersytetu Wrocławskiego prof. ANTONI OPOLSKI, kierujący pracownią związków Słońce — Ziemia Centrum Badań Kosmicznych PAN.

Dwa pierwsze eksperymenty kosmiczne przeprowadzono za pomocą aparatury umieszczonej w wystrzelonych z terytorium ZSRR rakietach geofizycznych „Wertikal-1" — w 1970 r. oraz „Wertikal-2" w 1971 r. Wyniki badań zostały przedstawione na forum COSPAR — Międzynarodowego Komitetu Badania Przestrzeni Kosmicznej. Nawiązane podczas tych eksperymentów kontakty naukowe wrocławskich uczonych — m.in. z Instytutu Fizyki Akademii Nauk ZSRR — rozwijają się owocnie po dziś dzień. Obecnie we wrocławskim ośrodku prowadzone są prace związane z kolejnymi pracami badawczymi.

ZAWODY SPADOCHRONOWE KOBIET W ZIELONEJ GÓRZE

Na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze rozegrano w dniach 21—24 sierpnia ogólnopolskie zawody spadochronowe kobiet. Startowały 22 zawodniczki, w tym 3 z NRD. Przeprowadzono dwie konkurencje celnościowe (każda po trzy skoki). Zarówno w pierwszej konkurencji (800 m) jak i w drugiej (1 000 m) najlepsze wyniki uzyskała **Beata Leszczyńska** (Aeroklub Bydgoski), która zwyciężyła w klasyfikacji końcowej zawodów rezultatem — 0,506 pkt. Drugie miejsce zajęła **Ryszarda Zielona** (Aeroklub Gdański) — 2,316 pkt., a trzecie **Elżbieta Miodek** (WKS „Śląsk") — 2,798 pkt. W konkurencji spadochronowej winobrania zwyciężyła **Danuta Kordyś** (Aeroklub Ziemi Lubuskiej).

TYSIĄC SKOKÓW ANDRZEJA GEMZY

Andrzej Gemza z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach wykonał 20 lipca swój tysięczny skok ze spadochronem. Pierwszy skok wykonał on w 1959 r. w Aeroklubie Krakowskim z samolotu CSS-13. Był wtedy studentem II roku historii Uniwersytetu Jagiellońskiego. Obecnie jest instruktorem spadochronowym I klasy. Sprawuje funkcję przewodniczącego sekcji spadochronowej w Aeroklubie Śląskim. Jest także pilotem szybowcowym, posiada II klasę, na szybowcach wylatał 70 godzin. Nasze gratulacje. (ls)

SPADOCHRONIARZE Z KOWNA Z WIZYTĄ W „SKRZYDLATEJ"

Grupa spadochroniarzy z Aeroklubu Kowieńskiego z Litewskiej SRR, przebywająca w ramach wymiany bezdewizowej w Aeroklubie Białostockim, podczas pobytu w Warszawie odwiedziła 27 sierpnia redakcję „Skrzydlatej". W skład grupy wchodzili: kierownik aeroklubu — instr. pil. **Aleksander Jonusas,** instr. spad. **V. Baliunas,** pil. instr. spad. **A. Savcikas** (550 skoków), dr med. **C. Germanavicius** (mistrz sportu, 200 skoków), **V. Drupas** (mistrz Litewskiej SRR), **Irena Baksiuskaite** (250 skoków), **S. Vaitkevicius** (700 skoków) i **E. Macijauskas** (270 skoków). Gościom towarzyszył zasłużony instruktor spadochronowy AB — **Ryszard Ożarowski,** laureat „Błękitnych Skrzydeł — 1976", któremu przy tej okazji wręczyliśmy pamiątkowy dyplom naszego honorowego wyróżnienia. Nasi litewscy goście poinformowali nas o działalności swego aeroklubu, a szczególnie sekcji spadochronowej oraz zaznajomili się z pracą redakcji „Skrzydlatej", którą — miło nam — sportowcy lotniczy Kowna znają i czytają.

WYDAWNICTWA

● JANUSZ WOLNIEWICZ — **„Archipelag pięciu kumulusów".** Wydawnictwo MON — 1977. Wydanie II. Str. 464, cena 45 zł, nakład 30 000 + egz.

● EDWARD CHROMY — **„Szachownice nad Berlinem".** Wydawnictwo MON — 1977. Wydanie IV. Str. 344, cena 35 zł, nakład 20 000 + 250 egz.

● ANDRZEJ R. JANCZAK — **„Puchacze czuwają w mroku".** Wydawnictwo MON — 1977. Z serii „Żółtego tygrysa". Str. 120, cena 7 zł, nakład 210 000 + 350 egz.

DZIĘKUJEMY

Wszystkim Czytelnikom, organizacjom i instytucjom, którzy nadesłali do redakcji miłe naszemu sercu życzenia z okazji Święta Lotnictwa Polskiego oraz pozdrowienia z wakacji i letniego odpoczynku — serdecznie dziękujemy.

KONIEC LATA — POCZĄTEK NAUKI

Lato, lato i... po lecie. Cóż, nie rozpieszczało nas ono w tym roku. Ale przecież żal nam lata. Żal, bo — mimo wszystko, mimo zimna, obfitych opadów — miało ono swoje niezaprzeczalne uroki, przede wszystkim na lotniskach.

Najważniejsze, sądząc z meldunków z aeroklubów i wstępnej oceny w APRL, że obozy szkoleniowo-sportowe i zawody przebiegały na ogół bez większych zakłóceń. Setki ich uczestników wróciły na ławy szkolne i do pracy z przysłowiowymi ostrogami pilotów, skoczków, bądź z nowymi uprawnieniami. Nie wszystko, rzecz jasna, szło gładko. Nie obyło się tu i ówdzie bez trudności, nie brak było różnych kłopotów, co niektórych mniej może odpornych psychicznie, denerwowało, czemu dali wyraz w listach do redakcji.

My wiemy, Drodzy Młodzi Przyjaciele, że kaprysy aury nie pozwoliły niektórym z Was zakończyć pomyślnie szkolenia. Brakowało nieraz kilku lotów czy skoków, aby wyjechać z obozu w pełni usatysfakcjonowanym ze zdobycia odpowiedniej klasy, uprawnienia. Wiemy też, że czasem tok szkolenia zakłócił zepsuty samolot, brak jakiejś części zamiennej, że bywały sytuacje irytujące, wynikłe nawet czasem z czyjegoś zaniedbania.

Wszystko to prawda. Ale prawdą jest również, że Aeroklub PRL — walczący przecież obecnie z ogromnymi trudnościami kadrowymi i sprzętowymi — przy niezwykle owocnej współpracy z resortem Oświaty i Wychowania i organizacjami młodzieżowymi, starał się zorganizować w lecie wiele obozów i zgrupowań na lotniskach i przy lotniskach, aby umożliwić start w przestworza możliwie jak największej ilości młodzieży garnącej się do lotnictwa. Wstępne dane potwierdzają, że liczba ta była wyższa niż w roku ubiegłym, chociaż nie tak wysoka jak byśmy wszyscy mogli sobie tego życzyć.

Jeżeli więc, mimo kapryśnych, bardzo zróżnicowanych w poszczególnych rejonach kraju warunkach pogodowych, udało się na ogół pomyślnie zrealizować czerwcowo-lipcowo-sierpniowe obozy szkoleniowe i imprezy sportowe, to jest to ogromna zasługa pracującej niezwykle ofiarnie, od świtu do zmroku, kadry aeroklubów regionalnych i ośrodków szkolenia APRL. Kierownictwa, personelu latającego i naziemnego, instruktorów zawodowych i społecznych, techników i mechaników, wszystkich tych którzy bezpośrednio i pośrednio przyczynili się do waszego szkolenia, ułatwiali spędzenie lata na lotniskach. Zechciejcie, Drodzy, pamiętać o tym przede wszystkim.

Jest jeszcze także inna prawda. Ta, która wypływa od was samych. Mało pisaliście o tym w swych letnich listach do nas. Proponujemy więc, abyście sobie przemyśleli: na ile i jak wy sami byliście zaangażowani w obozową pracę i szkolenie, ile i co mogliście dać z siebie więcej ponad to czego od was wymagano? Jak było z dyscypliną, przestrzeganiem przepisów lotniczych? Warto i trzeba by, oceniając wakacje na lotniskach, spojrzeć głębiej na siebie — na ile wyrobiliście w sobie cechy lotników — głównie siłę woli, odporność psychiczną i sprawność fizyczną.

No, ale — nie martwcie się. Zaczął się nowy rok szkolny i pora, od razu, wziąć się solidnie do nauki. Na następne lato będziecie zasobniejsi w wiedzę i bogatsi w doświadczenia.

Życzymy powodzenia.

Ikarus

z lotu po świecie

■ Z okazji Dni Lotnictwa, obchodzonych w ZSRR od 15 do 21 sierpnia, odbyły się liczne spotkania lotników z młodzieżą, organizowano wystawy obrazujące rozwój techniki lotniczej w Kraju Rad i przeprowadzono wiele imprez. Dnia 8 sierpnia z podmoskiewskiego lotniska wystartował samolot Il-18, na którego pokładzie znajdowali się wybitni lotnicy uczestniczący w spotkaniach ze społeczeństwem: Bohater Związku Radzieckiego, zasłużony pilot doświadczalny płk rez. K. Kokkinaki, gen. M. Barabanszczikow, pilot-kosmonauta, Bohater Związku Radzieckiego płk W. Lazarew oraz przedstawiciele zespołów twórczych i sportowych. Trasa lotu wiodła ponad Kazachstanem, republikami Średniej Azji i Zakaukaziem.

■ Amerykańska wytwórnia Boeing zwróciła się do przemysłu lotniczego British Aerospace z propozycją wspólnej budowy nowej wersji samolotu Boeing-737. Chodzi o maszynę pasażerską zdolną do transportu 150 osób. Strona brytyjska zajęłaby się konstrukcją skrzydeł, usterzenia i podwozia, a Amerykanie przygotowaliby kadłub, wyposażenie i resztę. Prasa francuska komentując powyższą propozycję dodaje, że aktualnie rozpatrywany jest wspólny projekt francusko-brytyjskiego samolotu średniego zasięgu, przeznaczonego w jednej z wersji do transportu 150 pasażerów, a w drugiej — 170 osób.

■ W połowie sierpnia z Nowego Jorku nadeszła wiadomość o zniesieniu zakazu lądowania dla naddźwiękowego „Concorde". Przypuszczalnie, wkrótce będą przeprowadzone loty techniczne... chyba, że pojawią się nowe, nieprzewidziane przez prawników trudności.

■ Zachodnioniemiecka służba zdrowia dysponuje 14 śmigłowcami pełniącymi funkcje karetek pogotowia. W ciągu minionych 7 lat śmigłowce wykorzystano w 40 tys. wypadków. Użytkowany jest śmigłowiec Bo-105 zabierający na pokład pilota, lekarza, sanitariusza i dwóch chorych na noszach.

■ Prasa RFN informuje, że podczas kontroli przeprowadzonych w portach lotniczych, w pierwszym półroczu br. zarekwirowano u pasażerów 221 pistoletów, rewolwerów i innego rodzaju broni palnej, a także 17 051 sztuk amunicji. Poza tym, jak podał w Bonn minister spraw wewnętrznych W. Maihofer, policja wykryła 146 pistoletów gazowych i straszaków, 1 475 modeli-kopii broni palnej, 7 510 sztuk noży i sztyletów, jedną bombę i 2 822 „przedmioty", wśród których rozróżniono m. in. harpuny i tasaki. Grzywnami obciążono jednak tylko 30 właścicieli, którzy naruszyli przepisy bezpieczeństwa.

■ Pilot radziecki Wiktor Lecko na samolocie Jak-50 zwyciężył w 7 międzynarodowych zawodach akrobacji samolotowej, rozgrywanych o puchar im. Leona Biancotto (fundacja czasopisma „Aviation Magazine"). Zawody odbyły się w Chateauroux (Francja), w dniach 23—30 lipca. Startowało 32 pilotów z 9 krajów: Belgii, Francji, Hiszpanii, W. Brytanii, Włoch, RFN, Szwajcarii, CSRS i ZSRR. Zawodnicy startowali na następujących samolotach: Jak-50 (360 KM), Zlin-50 (260 KM), „Acrostar" (220 KM), Pitts (180 KM), Cap-20L (200 KM), „Tornado" (200 KM) i Zlin-526 AFS (160 KM). A oto wyniki najlepszych: 1. Wiktor Lecko (ZSRR) — 11 496,99 pkt., 2. Ivan Tuček (CSRS) — 11 364,99 pkt., 3. Eric Mueller (Szwajcaria) — 11 210,66 pkt. Jedynaczka zawodów, Lidia Leonowa z ZSRR zajęła 10 miejsce.

■ W USA zbudowano prototyp samolotu Bellanca „Aries" T-250. Jest to dolnopłatowiec z usterzeniem „T", podwoziem trójkołowym i 4-osobową kabiną. Masa startowa 1 428 kg, prędkość maksymalna 346 km/h, zasięg 1 595 km. Silnik Lycoming 250 KM. Około 15—20 samolotów tego typu ma być dostarczonych w roku przyszłym do odbiorców w USA i Kanadzie. Samolot „Aries" powstał w wyniku 9-letniej pracy konstruktora Marvina Greenwooda. Maszyna w roku ubiegłym uzyskała świadectwo typu po 500 h lotu. Okazała się zapewne dobrą konstrukcją, bo firmuje ją i wspiera kapitałem znana wytwórnia Bellanca.

■ Samoloty towarzystwa Air Algérie przewiozły w roku ubiegłym 1,8 mln pasażerów, co oznacza wzrost o 7,63 proc. w stosunku do roku 1975.

■ Lufthansa (RFN) zamówiła 5 samolotów Boeing-747 i 6 typu 727. Przewidywany jest zakup dalszych 4 maszyn B-747. Park samolotów tego towarzystwa, pochodzących z wytwórni Boeing wzrośnie do 126 sztuk.

■ W roku bieżącym 56 samolotów rolniczych An-2 Aeroflotu pomagało agrolotnikom NRD. Łącznie poddano zabiegom agrolotniczym 600 tys. ha użytków rolnych.

■ Od 18 lipca wszystkie przednie fotele lekkich samolotów produkowanych w USA muszą być zgodnie z zaleceniem władz lotnictwa cywilnego (FAA) wyposażone w pasy bezpieczeństwa, obejmujące barki.

■ W pierwszym kwartale br. samoloty Interflugu (NRD) wykorzystywane były 32 razy do przewozu 392 t ładunków do miejsc nawiedzonych kataklizmami. Do Rumunii nawiedzonej trzęsieniem ziemi przeprowadzono 22 loty z 218 t żywności, lekarstw i sprzętu pomocniczego.

■ Aeroklub Austrii ma wśród swych członków 4 672 szybowników, 3 448 pilotów samolotowych, 955 spadochroniarzy, 13 pilotów balonowych i 2 620 modelarzy.

■ Irmgard Pitscheneder jest pierwszą kobietą w Austrii, która zdobyła złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.

■ Nowy ciągnik przeznaczony specjalnie do przetaczania samolotów na lotnisku zbudowano w CSRS. Powstał on przy współpracy wytwórni Tatra (CSRS) i Semex (RFN). Długość ciągnika 8 060 mm, szerokość 2 500 mm, wysokość 1 575 mm (z podniesioną kabiną 2 370 mm). Masa ciągnika 29 t, prędkość max. 32 km/h, prędkość holowania 16 km/h. Próby ciągnika w służbie ČSA odbywają się na lotnisku Ružyne w Pradze.

■ W Szwajcarii zarejestrowano 2 000 pilotów, entuzjastów latania na lotniach.

■ Prasa fachowa Szwajcarii omawia zasługi 65-letniego, dziś emerytowanego, pilota Francisa Liardon'a, który w swej wieloletniej karierze lotnika wylatał 7 tys. godzin, wykonując 20 tys. lądowań. Liardon był znany jako doskonały akrobata lotniczy, między innymi zdobywca pucharu Lockheeda w 1959 roku.

■ Do najstarszych spadochroniarzy na świecie uprawiających ten sport należy Anglik, 85-letni Bob Broadbere. Niedawno wykonał on skok z samolotu Cessna-185 w ośrodku Dunkeswell Skydiving, tłukąc jedynie podczas lądowania okulary.

■ Dwaj piloci brytyjscy T. Cattle i J. Behrman na samolocie Beech 95A „Travelair" wykonali lotz z Luton do Longyearbyen na Spitsbergenie w ciągu 15 godz. 58 min. z trzema międzylądowaniami. Wynik ten jest nowym rekordem świata w klasie C-I-d, samolotów z silnikami tłokowymi o masie 1 500—3 000 kg.

kosmonautyka

Z Nowego Jorku donoszą o pomyślnym — w dniu 20 sierpnia — starcie rakiety, która wyniosła próbnik międzyplanetarny „Voyager-II". Pojawiły się co prawda niesprawności, ale dotyczyły one raczej systemów pomocniczych i zdaniem kierownictwa, programu nic nie powinno przeszkodzić próbnikowi na ogromnej trasie wiodącej w kierunku planety Jowisz. „Voyager-II" dotrze w rejon tego olbrzyma wśród planet naszego Układu Słonecznego dopiero w lipcu 1979 roku. W chwili, gdy przekazujemy tę informację powinien być wyniesiony, zgodnie z zapowiedzią, drugi próbnik tegoż typu „Voyager-I". Tor lotu tego obiektu będzie nieco inny, tak, iż w rejon Jowisza dotrze on o około 4 miesiące wcześniej. Próbniki będą przekazywać na Ziemię drogą radiową obrazy powierzchni Jowisza oraz jego księżyców. Następnym celem, jednego lub też obu obiektów, jest przekazanie informacji o dwóch planetach, Uranie i Neptunie. Oba próbniki mają na swych pokładach, o czym informowaliśmy w ubiegłym tygodniu, „listy polecające" do ewentualnie istniejących pozaziemskich cywilizacji. Są to różne informacje o naszej planecie i jej mieszkańcach.

W Pradze, w końcu września rozpocznie się 28 Międzynarodowy Kongres Astronautyczny. Głównym tematem obrad specjalistów są zagadnienia poświęcone wykorzystaniu Kosmosu w dobie obecnej i przyszłości. Na dwóch sympozjach rozpatrywano sprawy związane z telekomunikacją satelitarną, a następnie z przemysłem kosmicznym. Oprócz wymienionych tematów w podkomisjach prowadzone są dyskusje z zakresu: historii, astrodynamiki, materiałów konstrukcyjnych, medycyny, biologii, aerodynamiki, budowy źródeł napędowych — i wielu, wielu innych tematów — z modelarstwem rakietowym i nauczaniem kosmonautyki w szkole — włącznie.

Prasa NRD donosi o wysokim odznaczeniu radzieckiego kosmonauty. Erich Honecker, Sekretarz Generalny KC SED i Przewodniczący Rady Państwa, wręczył gen. lotnictwa i dwukrotnemu Bohaterowi Związku Radzieckiego Władimirowi Szatałowowi, podczas jego pobytu w NRD, order Karola Marxa. Kosmonauta odwiedził pilotów dwóch jednostek lotnictwa myśliwskiego im. Jurija Gagarina i im. Fritza Schmenkela.

Z Delhi w Indiach nadchodzą informacje o dalszym rozwoju badań kosmicznych. Budżet przeznaczony na te badania w latach 1977—78 zwiększył się o ponad 3 mln rupii w stosunku do budżetu z roku ubiegłego. A oto niektóre zamierzenia: w roku przyszłym pierwszy hinduski satelita przeznaczony do obserwacji Ziemi zostanie wyniesiony przez radziecką rakietę — podobnie jak „Aryabhata". Przy współpracy z Francuzami uczeni hinduscy przygotowują własną aparaturę pomiarowo-badawczą, która umieszczona ma być na pokładzie rakiety „Ariane", przy trzecim jej starcie w roku 1980. Ponadto trwają prace nad wielozadaniowym sztucznym satelitą telekomunikacyjnym, umożliwiającym przekazywanie informacji meteorologicznych, obrazów telewizyjnych. Chodzi o satelitę geostacjonarnego, obejmującego swym zasięgiem całe Indie. W dalszym ciągu przygotowywana jest rakieta nośna dla satelity „Rohini" RS-1, który ma być wprowadzony na orbitę okołoziemską za dwa lata.

W końcu czerwca br. zakończono „rekrutację" przyszłych astronautów dla transportowca kosmicznego „Space Shuttle". Podobnie, jak na niektórych uczelniach, na istniejące zaledwie 30—40 miejsc zgłosiło się — 8 000 kandydatów. Wybrańcy przejdą dwuletni kurs w ośrodku im. Johnsona w Houston. Rozpocznie się on jednak dopiero w przyszłym roku, bo przecież trzeba przeprowadzić staranną selekcję wszystkich kandydatów w tym aż 1 142 kobiet.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930

WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8

TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ZŁOTY JUBILEUSZ AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO
- ZAPISKI SERDECZNE
- LATAJĄCA MOTOROWKA STUDENTÓW ŁOTEWSKICH
- PARYŻ'77 (c.d. relacji P. Elszteina)
- KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE w Lisich Kątach

NASZA OKŁADKA:

Edward Popiołek walnie przyczynił się do zdobycia przez polską drużynę srebrnego medalu w II Samolotowych Mistrzostwach Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Indywidualnie zajął 4 miejsce.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

Austriackie miasto Wels, gdzie odbyły się II Samolotowe Mistrzostwa Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Na zdjęciu dolnym: Ekipa polska, która przywiozła z Austrii srebrny medal mistrzostw świata. Od lewej: piloci — Witold Świadek, Krzysztof Lenartowicz i Edward Popiołek, mechanik — Józef Szczutkowski, trener Zdzisław Dudzik i kierownik ekipy Bohdan Jancelewicz.

Zdjęcie. B. KOSZEWSKI

SAMOLOTOWI WICEMISTRZOWIE ŚWIATA

Sukcesem zakończył się start Polaków w II Samolotowych Mistrzostwach Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich, rozegranych w dniach 11—14 sierpnia br. w Wels (Austria). Zespołowo nasi reprezentanci zdobyli srebrny medal. W klasyfikacji indywidualnej Edward Popiołek uplasował się na miejscu czwartym, a Krzysztof Lenartowicz wywalczył piąte miejsce w bezpośredniej rywalizacji 42 najlepszych pilotów samolotowych z 14 państw. Sukces jest tym większy, że polscy piloci debiutowali w tego rodzaju imprezie, rozgrywanej według zasad odmiennych niż praktykowane w naszym kraju. Polacy rezultatami uzyskanymi w Wels przebojem weszli do czołówki światowej i udowodnili, że mogą walczyć jak równy z równym z najlepszymi pilotami samolotowymi wszystkich kontynentów.

Srebrny medal Polaków w klasyfikacji zespołowej i ich wysokie lokaty indywidualne były największym wydarzeniem tegorocznych mistrzostw świata. Sukces w tym najbardziej na świecie popularnym rodzaju lotnictwa przyrównać można chyba jedynie do najlepszych rezultatów Sobiesława Zasady. W przeciwieństwie jednak do naszego mistrza kierownicy, polscy piloci startowali w mistrzostwach świata na maszynach rodzimej konstrukcji i produkcji. Zmodyfikowane samoloty PZL-104 „Wilga" — bo o nich mowa — sterowane wprawnymi rękami polskich pilotów znakomicie zdały trudny egzamin i skutecznie rywalizowały z najlepszymi konstrukcjami mistrzostw świata (Cessna, Piper, Beechcraft, Socata-Rally).

Nim zdamy Czytelnikom szczegółową relację z mistrzostw w Wels, przekazujemy pierwsze wieści z tej imprezy.

Okazała uroczystość otwarcia mistrzostw odbyła się 11 sierpnia br. Następnego dnia zawodnicy, według wylosowanej kolejności, przystąpili do pierwszej próby zwanej **specjalną**. Polegała ona na dokonaniu (w czasie 30 minut) szczegółowych obliczeń i wykonaniu planu lotu nawigacyjnego z widzialnością ziemi (VFR). Wszystkie elementy i rezultaty obliczeń (a było ich wiele) dokonane przez zawodnika były następnie porównywane z wynikami wzorcowymi, dokonanymi przez komputer, według których zawodnicy wykonywali lot. Różnice w obliczeniach dawały punkty karne. Cała nasza reprezentacyjna trójka — **Krzysztof Lenartowicz, Edward Popiołek i Witold Świadek** — wyszła z tej próby bezbłędnie.

Kto pierwszą próbę wykonał szybko i jak należy, miał tym więcej czasu na przygotowanie się do próby następnej, **nawigacyjno-obserwacyjnej**, która następowała wkrótce po próbie specjalnej (obliczeniowej). Czas był potrzebny m.in. na zapoznanie się z dostarczonymi przed startem zdjęciami obiektów, które trzeba było zidentyfikować na trasie. Dodajmy, że próba ta obejmuje ponadto regularność lotu (tolerancja 5 s), utrzymywanie się na trasie w pasie 800 m, utrzymywanie określonej wielkości i prędkości względem ziemi oraz odnajdywanie znaków i identyfikację terenu na podstawie szkiców.

Gdy pierwsze maszyny odchodziły na ponad 200-kilometrową trasę, pogoda nie wróżyła niespodzianek. Konkurencja nawigacyjno-obserwacyjna była największą nadzieją Polaków na ewentualny sukces. To nasza mocna strona. Szansa otwierała się tym większa, gdy okazało się, że trasa jest niemal identyczna, jaką wyznaczył im trener Zdzisław Dudzik... na treningu. Tak więc wszystko wskazywało na to, że właściwie zaowocują wielomiesięczne przygotowania w kraju i kilkudniowy trening naszych pilotów w Wels, tuż przed mistrzostwami.

Na szczęście, Krzysztof Lenartowicz i Edward Popiołek lecieli jeszcze podczas dobrej pogody. Im bliżej końca stawki startujących pilotów, tym pogoda stawała się gorsza. Wreszcie trasę, wyznaczoną w górzystym terenie, przykryły niskie chmury i przesłonił rzęsisty deszcz. Konkurencji jednak nie odwoływano. Nasz faworyt, Witold Świadek wystartował z Wels jako przedostatni. Niemal całą trasę przyszło mu pokonywać w burzy. Aż 8 pilotów z tej grupy zawróciło z trasy i korzystając z pomocy radiolokacyjnych lądowało w Wels lub Linz. Trzykrotny mistrz Polski dokonał wielkiej sztuki — obleciał regularnie całą trasę. Widząc co się dzieje w powietrzu, postawił na dokładność przelotu. O szukaniu znaków i identyfikowaniu obiektów w terenie nie mogło być jednak mowy. Polski pilot swoją postawą wzbudził wielkie uznanie uczestników mistrzostw. Był cichym bohaterem dnia. Nie miał jednak szczęścia, stracił wiele punktów i uplasował się ostatecznie na 20 miejscu, podczas gdy w normalnych warunkach miał szansę nawet na zwycięstwo. Taki bywa jednak sport.

Tymczasem Krzysztof Lenartowicz i Edward Popiołek lecąc w znośnej pogodzie poczynali sobie bardzo dzielnie, znajdując m.in. wszystkie znaki. Krzysztof Lenartowicz miał już nawet w kieszeni... tytuł mistrza świata. W połowie trasy, na dolocie do lotniska w Wels, przez nieuwagę odchylił się w pewnym momencie minimalnie od trasy, która — przypomnę — wiodła pasem 800-metrowej szerokości. Pech chciał, że właśnie w tym miejscu był akurat jeden z nieujawnionych punktów kontroli czasu. „Wilga" Lenartowicza przeleciała minimalnie za 800-metrową „bramką" za co pilotowi przyznano 200 punktów karnych. Gdyby nie te pechowe punkty, Krzysztof Lenartowicz byłby bezapelacyjnie mistrzem świata, a polski zespół przywiózłby do kraju także złoty medal.

Tym bardziej, że w próbie trzeciej i ostatniej Polacy spisali się bardzo dobrze. Próba ta składała się z czterech rodzajów lądowania: **normalnego, pozorowanego-przymusowego** oraz **precyzyjnego** i **znad przeszkody.**

Ostatecznie Edward Popiołek wywalczył czwarte miejsce, a Krzysztof Lenartowicz — piąte. O klasyfikacji zespołowej, zgodnie z regulaminem, decydowała suma punktów dwóch najlepszych zawodników ekipy narodowej, z tym iż do mistrzostw nie wolno było wystawić więcej jak trzech pilotów. Srebrny medal dla Polski wywalczyli więc dwaj piloci Aeroklubu Krakowskiego, Edward Popiołek i Krzysztof Lenartowicz. Brawo!

Oczywiście żal, że nie było lepiej, tym bardziej, że złoto było tuż, tuż. Ale co by było gdyby było — może gdybać znacznie więcej uczestników mistrzostw. Przykładem może być na-

prawdę znakomity pilot austriacki, **Oppelnmayer.** Startował na swoim terenie, który znał na pamięć, był ogólnym faworytem, ba — leciał w dobrej pogodzie! Nie wytrzymał jednak wielkiego obciążenia psychicznego i „przepadł" w próbach lądowania. Zajął dopiero 8 miejsce. Zwyciężył Szwed **Krave**, srebro wywalczył Amerykanin **Lafferty** a brąz przypadł Austriakowi **Bauerowi.** Dwa następne miejsca zajęli **Polacy,** drużynowo ulegając tylko **Szwedom,** z których następny pilot zajął 6 miejsce. Poza wymienionymi, w pierwszej dziesiątce byli jeszcze: Anglik (**Behrman** — 7 miejsce), Duńczyk (**B. Petersen** — 9 miejsce) i Szwajcar (**Marti** — 10 miejsce. Znani ze startów w Polsce reprezentanci CSRS, **Fiala, Svoboda** i **Jeżek** zajęli miejsca 23, 24 i 32. Drużynowo Polacy wyprzedzili **Austrię, USA, Szwajcarię, Norwegię, Wielką Brytanię, RFN, Danię, CSRS, Francję.** Wielu uczestnikom i obserwatorom mistrzostw w Wels nie mieściło się to w głowie. Przekonali się jednak naocznie o sile i wielkich możliwościach polskich pilotów samolotowych, którzy przebojem zajęli miejsce wśród najlepszych na świecie. Miejmy nadzieję, że na trwałe — czego im serdecznie życzymy.

A oto co mówili członkowie ekipy polskiej tuż po przylocie z mistrzostw świata w Wels:

EDWARD POPIOŁEK — Niezależnie od przygotowań w kraju, bardzo wiele dał nam kilkudniowy trening w Austrii. W moim odczuciu mistrzostwa świata były o wiele trudniejsze niż przypuszczałem. Dotyczy to zwłaszcza konkurencji nawigacyjnej. Nadspodziewanie dobrze wypadły nam próby lądowania, których obawialiśmy się najwięcej. Czołówka mistrzostw świata to Szwecja, Austria, USA i Polska. Opłacił się czas i wysiłek włożony w przygotowania do mistrzostw. My, piloci mamy szczególne uznanie i wiele wdzięczności dla trenera Zdzisława Dudzika, który nie szczędził trudu by odpowiednio nas przygotować do startu w tej wielkiej imprezie. Chwalimy sobie także „Wilgi", które przemysł lotniczy wypożyczył nam na czas mistrzostw.

BOHDAN JANCELEWICZ — kierownik ekipy:

— Przede wszystkim pragnę przekazać tą drogą wyrazy najwyższego uznania dla Zdzisława Dudzika, na którym spoczywał główny ciężar związany z przygotowaniem zawodników, staraniami o sprzęt i organizacją wyjazdu na mistrzostwa świata. Również na miejscu, w Austrii procentowało wielkie doświadczenie lotnicze polskiego trenera. Zawodnicy prezentowali bardzo wysoki poziom sportowy i nienaganną postawę. Ekipa polska podejmowana była w Austrii bardzo serdecznie a już szczególnie troskliwie opiekował się nami kierownik mistrzostw, inż. KURT NEWALD. Organizacja mistrzostw — na ogół sprawna. Sukces naszych reprezentantów jest bezsporny. Dowodem tego niech będzie m.in. grad propozycji wymiany sportowej z Polską. Weszliśmy udanie w poważną w skali światowej dziedzinę lotnictwa i sukces trzeba zdyskontować. W Wels mówiło się sporo o potrzebie zmodyfikowania zasad rozgrywania mistrzostw świata — chodzi głównie o zwiększnie ilości konkurncji nawigacyjnych.

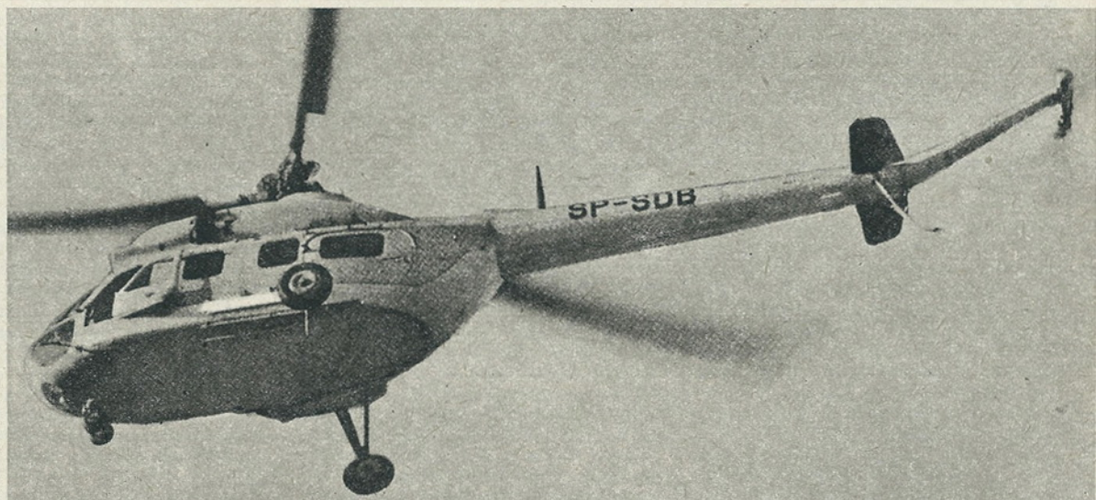
JÓZEF SZCZUTKOWSKI — mechanik:

— Nasze „Wilgi" wzbudziły sensację w Austrii. Mieliśmy wiele pytań dotyczących ich walorów i... ceny. Jako samolot zawodniczy „Wilgi" spisywały się bez zarzutu, chociaż wymagały szczególnie troskliwej opieki technicznej.

ZDZISŁAW DUDZIK — trener:

— Cieszę się z wyjścia polskiego sportu samolotowego rajdowo-nawigacyjnego na szersze wody; także — z sukcesu moich podopiecznych, chociaż rezultat jeszcze lepszy mieli już prawie w kieszeni. Uważam, że już teraz należy myśleć o... następnych mistrzostwach świata, które odbędą się za dwa lata, najprawdopodobniej w Szwajcarii. Rekonesansowy start naszych reprezentantów w tym kraju w 1978 r. (na zasadzie bezdewizowej wymiany pilotów) byłby bardzo wskazany. Chciałbym bowiem, aby nasi piloci mogli również w następnych latach skutecznie walczyć z najlepszymi na świecie. Że stać ich na to, udowodnili w Wels. Pod warunkiem jednak, że zapewni się im właściwy sprzęt i odpowiednie możliwości treningowe.

HENRYK KUCHARSKI



kontrola z powietrza

Gaz ziemny, jako surowiec chemiczny i paliwo w gospodarce paliwowo-energetycznej kraju odgrywa coraz większą rolę i jest coraz bardziej ceniony. Jednakże zasoby jakimi dysponuje Polska nie są na tyle bogate, aby mogły w zupełności zaspokoić rosnące potrzeby. Stąd konieczność importu.

Daje się zaobserwować coraz większy import gazu na potrzeby kraju. W 1970 r. na 9 mld m^3 zużycia gazu — kraj nasz importował 1 mld. W 1980 r. na 16 mld m^3 — importować będziemy ponad 30 proc. zaś w 1990 r. na 25 mld m^3 około 70 proc. gazu ziemnego pochodzić będzie z importu. Najtrudniejszym okresem dla gospodarki gazem wydaje się być bieżąca pięciolatka. Na radziecki gaz z Orenburga wypada jeszcze czekać, a zasoby krajowe nie rokują nadziei na znaczne i szybkie zwiększenie dostaw.

W tych warunkach olbrzymiego znaczenia nabiera budowa zbiorników gazu, gromadzących zapas na czas szczytu oraz właściwa konserwacja linii przesyłowych, gazociągów. Większość linii gazociągów, jaka przecina kraj, została od roku ubiegłego objęta kontrolą z powietrza. Dotyczy to w szczególności linii dalekiego przesyłu, transportujących gaz pod wysokim, sięgającym 50 atmosfer ciśnieniem, kiedy najmniejsza nawet awaria grozi wybuchem i może okazać się nad wyraz brzemienna w skutki, powodując dużą stratę gazu.

Niektóre z zakładów gazowniczych dysponują własnym sprzętem latającym, wyczarterowanym z przedsiębiorstwa PUL. Należą do nich Gdańskie Zakłady Gazownicze, zakłady wielkopolskie oraz mazowieckie. Ostatnio również okręg szczeciński. Patrolowanie gazociągów odbywa się przy użyciu śmigłowców. Są one bardziej przydatne niż samoloty, ponieważ pozwalają zawisnąć w powietrzu. W przypadkach wymagających baczniejszej obserwacji mogą lądować w zupełnie przygodnym terenie — nieomal na miejscu. Lot jest niski i wolny.

Każdorazowo na oblot gazociągu wyrusza obok pilota jeden lub dwóch pracowników gazowni.

Uszkodzenie gazociągu, pęknięcie, zerwanie izolacji — jeżeli nie zakończyło się wybuchem oraz widocznym już z daleka głębokim lejem — wywołuje na powierzchni ziemi ślad w postaci zbrunatniałej gleby, wysuszonej roślinności. Jest to sygnał do wysłania ekipy naprawczej. Loty takie nie należą do najbardziej bezpiecznych. Spaliny śmigłowca i gaz tworzą mieszankę zapalającą. Koszt obsługi lotniczej gazociągów wynosi np. dla Mazowieckich Zakładów Gazowniczych 3 mln złotych rocznie. Obsługa ta pozwala na kontrolę linii przesyłowych gazu w prawie wszystkich podległych przedsiębiorstwu województwach: siedleckim, radomskim, piotrkowskim, łódzkim, stołecznym warszawskim, ciechanowskim, płockim, suwalskim i białostockim. Loty odbywają się dwa do trzech razy w tygodniu po kilka godzin.

Patrolowanie gazociągów przy wykorzystaniu lotnictwa nie tylko stwarza możliwość pewniejszej kontroli ale także, co najważniejsze, pozwala na szybkie reagowanie jeżeli na trasie dzieje się coś niedobrego. Śmigłowce bowiem nie tylko biorą udział w wykrywaniu awarii, lecz także pomagają w ich usuwaniu: przerzucają ludzi, sprzęt i materiały. Nieważne wtedy czy jest to dzień czy noc, czy w pobliżu znajduje się lądowisko z prawdziwego zdarzenia czy nie. Piloci siadają w kręgu oświetlonym światłem reflektorów samochodowych. Liczy się czas i szybkie usunięcie uszkodzenia, tym bardziej jeżeli grozi ono przestojem w przemyśle. Tak było np. podczas awarii pod Włocławkiem.

Gaz znajduje olbrzymie zastosowanie w przemyśle i przemysł zużywa go coraz więcej, zwłaszcza dla celów hutnictwa, chemii i przemysłu materiałów budowlanych. Zużycie gazu stanowi obecnie około 8 proc. całego zużycia energii w Polsce. W 80 proc. gaz wykorzystywany jest do celów produkcyjnych: do intensyfikacji procesów hutniczych, do produkcji nawozów sztucznych dla rolnictwa, do obróbki cieplnej. Dopiero w pozostałej części przeznaczany jest na wciąż wzrastające potrzeby gospodarki komunalnej.

Ostatnio nawet, z racji wzrastających potrzeb przemysłu obserwuje się przemieszczanie proporcji na korzyść celów produkcyjnych. Nie wstrzymuje to jednak obejmowania gazem ziemnym nowych terenów. I tak w 1977 r. w obrębie Mazowieckich Zakładów Gazowniczych rozpocznie się budowa rozszerzająca sieć gazociągów o nowe nitki. Tym samym wzrośnie pole działania lotnictwa. Gaz ziemny pociągnięty zostanie z kierunku Płońska, Olsztyna, dalej do wczasowych miejscowości Mazur. Doprowadzony zostanie do Mrągowa, Giżycka i Ryni, gdzie zlikwidowana zostanie gazownia miejska, produkująca tradycyjny gaz miejski. Rozpoczyna się także budowa gazociągu okalającego Warszawę. Gazociąg, okrążając miasto w dość dużym promieniu, umożliwi bezawaryjną dostawę gazu dla stolicy z dwóch kierunków:: północnego i południowego czyli z terenu Wielkopolski i Podkarpacia. Zakończenie budowy nastąpi w roku przyszłym.

MAGDALENA BRZESKA

LATAMY NA MOTOSZYBOWCACH

Wprowadzenie do użytkowania w Aeroklubie PRL motoszybowców „Ogar" stworzyło możliwość podjęcia szkolenia szybowcowego i samolotowego nową metodą. Do tego celu, w 1975 r. opracowano i uzgodniono z organami nadzoru państwowego programy szkolenia podstawowego, zakładające użycie motoszybowców. Równolegle z praktycznym sprawdzianem tych programów, instruktorzy w aeroklubach gromadzili także doświadczenia odnośnie innych zastosowań motoszybowca w szkoleniu i doskonaleniu pilotów. W wyniku tych działań, opracowano w Aeroklubie PRL projekty dwóch dokumentów, ważnych dla dalszego rozwoju szkolenia przy użyciu motoszybowców. Mam na myśli uzupełnienie „Instrukcji wykonywania lotów w lotnictwie sportowym" o część dotyczącą motoszybowców oraz „Tymczasowy program szkolenia motoszybowcowego". Obydwa dokumenty zostały uzgodnione z organami nadzoru państwowego i są obowiązujące.

Uważam za przyjemny obowiązek podziękowania przedstawicielom CZLC, którzy z pełną życzliwością współdziałali w tworzeniu tych dokumentów. Szczególne podziękowania należą się **Polikarpowi Adamcowi** za wiele społecznego zaangażowania w nadanie ostatecznego kształtu programowi szkolenia i wnikliwą konsultację przepisów.

Jest sprawą oczywistą, że rozmiary działalności motoszybowcowej w naszym kraju nie dają jeszcze podstawy do stwierdzeń, że opracowane przepisy i program są idealne, będą jednak z pewnością sprzyjać lepszemu i sprawniejszemu wykorzystaniu posiadanych przez Aeroklub PRL motoszybowców. Podstawowym założeniem, jakie przyjęto przystępując do opracowania projektów obu dokumentów, było powiązanie ich z ustaleniami już istniejącymi oraz możliwie najszersze wykorzystanie aktualnie obowiązujących przepisów i programów szkolenia w nowym układzie możliwości. Uzupełnieniem IWL jest część IIIA Motoszybowca. Najważniejsze postanowienia tej części zawarto w czterech krótkich rozdziałach, dotyczących funkcji dowódcy statku powietrznego na motoszybowcu, lotów o charakterze szybowcowym lub samolotowym oraz szczególnych przypadków w locie.

Spośród różnych rozważanych wersji postanowień w sprawie uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego na motoszybowcu, przyjęto najprostszą formalnie. Polega ona na tym, że **funkcję dowódcy na motoszybowcu może pełnić pilot posiadający licencję pilota szybowcowego lub samolotowego oraz uprawnienie do wykonywania lotów na danym typie motoszybowca.** Uprawnienie to będzie nadawane pilotowi przez szefa szkolenia jednostki, po odbyciu przeszkolenia zgodnie z odpowiednim programem, uwzględniającym obszerniejsze szkolenie w przypadku uzyskiwania uprawnienia na pierwszy typ motoszybowca. Formalnym potwierdzeniem zdobycia uprawnienia będą wpisy w książce pilota szybowcowego (w uprawnieniach sportowych i w typach statków powietrznych) lub dla pilotów tylko samolotowych w książce pilota samolotowego (kwalifikacje pilotażowe i typy statków powietrznych). Warto tu dodać, że pilot, posiadający dodatkowo uprawnienia instruktora, po zdobyciu uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy na motoszybowcach, może również pełnić funkcję instruktora w szkoleniu lotniczym przy użyciu motoszybowców pod warunkiem posiadania co najmniej 10 godzin samodzielnego nalotu na danym typie motoszybowca.

Jedynym przypadkiem, kiedy funkcję dowódcy na motoszybowcu może pełnić uczeń-pilot lub pilot nie posiadający jeszcze tego uprawnienia jest wymaganie programowe lotów samodzielnych na motoszybowcu. Jednakże wówczas szef szkolenia ośrodka musi sprawdzić przed lotami samodzielnymi umiejętności ucznia-pilota lub pilota w zakresie lotów jakie ma wykonywać samodzielnie.

Główne postanowienia w sprawach ruchowych sprowadzają się do dwóch prostych zasad:

- **w lotach o charakterze szybowcowym, tzn. podczas użytkowania motoszybowca z nie pracującym napędem własnym, obowiązują przepisy Części II Szybowcowej IWL;**
- **podczas zapuszczania i próby silnika, kołowania, startu i wznoszenia aż do wyłączenia silnika oraz podczas wykonywania lotów o charakterze samolotowym obowiązują przepisy Części III Samolotowej IWL, z wyjątkiem niektórych szczególnych przypadków w locie.**

Odmienności szczególnych przypadków zostały zebrane w oddzielnym rozdziale. Precyzują one sposoby postępowania i uprawnienia dowódcy motoszybowca w sytuacjach powstałych w wyniku awarii lub zakłóceń pracy zespołu napędowego podczas startu i wznoszenia oraz podczas przelotu o charakterze samolotowym, jak również w przypadku zamiaru użycia napędu motoszybowca w lotach o charakterze szybowcowym. Ze względu na szczegółowy charakter tych postanowień wynikający, jak zwykle, przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa, odsyłam zainteresowanych do Części IIIA Motoszybowcowej IWL, która w postaci załącznika do IWL powinna już znajdować się w aeroklubach.

W programie szkolenia lotniczego przy użyciu motoszybowców, zatytułowanym oficjalnie **„Tymczasowy program szkolenia motoszybowcowego"**, wyodrębniono cztery zadania — zakresy szkolenia:

- **szkolenie do licencji pilota szybowcowego;**
- **szkolenie do licencji pilota samolotowego turystycznego;**
- **przeszkalanie pilotów szybowcowych i samolotowych na motoszybowiec;**
- **przeszkalanie pilotów na nowy typ motoszybowca.**

W każdym z zadań uwzględnia się dwa etapy szkolenia: teoretyczno-techniczne oraz w locie. Szkolenie do licencji pilota szybowcowego nie przewiduje samodzielnego wykonywania lotów na motoszybowcu. Obejmuje ono część szkolenia podstawowego, stanowiąc wariant tego szkolenia skomponowany w układzie: szkolenie na motoszybowcu według nowych ćwiczeń, a następnie dalsze szkolenie na szybowcu przy starcie z holu za samolotem według programu dotychczasowego. Dalej przewiduje się zastosowanie motoszybowca zamiast szybowca dwumiejscowego do szkolenia w lotach termicznych, w podstawowej akrobacji oraz nauki pilotażu według przyrządów.

Sądzę, że nie wyczerpuje to możliwości stwarzanych przez motoszybowce. Oczekiwać można, że dalsze inicjatywy szkoleniowe instruktorów wskażą i uzasadnią nowe korzystne zastosowania motoszybowców, np. w przygotowaniach do przelotów. Szkolenie do licencji pilota samolotowego przy użyciu motoszybowca oparto całkowicie na treści poszczególnych zadań i ćwiczeń z obowiązującego programu szkolenia samolotowego. Do szkolenia dopuszcza się uczniów-pilotów, posiadających wyszkolenie szybowcowe w zakresie co najmniej III klasy na szybowcach wynoszący co najmniej 10 godzin. Przed rozpoczęciem szkolenia w powietrzu obowiązuje istniejący program szkolenia teoretycznego, poszerzony o szkolenie techniczne związane z konkretnym typem motoszybowca.

Zamysł, jaki zrealizowano w programie polega na połączeniu szkolenia na motoszybowcu i samolocie szkolno-treningowym w takim układzie zadań i ćwiczeń, by uczeń-pilot mógł przystąpić w pełni przygoto-

wany do egzaminu państwowego na licencję pilota turystycznego. Biorąc pod uwagę doświadczenia zebrane w dotychczasowym szkoleniu, wprowadzono dwie wersje zestawu zadań w zależności od tego czy dany motoszybowiec umożliwia szkolenie w zakresie lotów według przyrządów. W przypadku gdy kabina motoszybowca nie jest do tego przystosowana, całość szkolenia w lotach według przyrządów wykonuje się przy użyciu samolotu szkolno-treningowego.

Można oczekiwać, że szersze wprowadzenie tego programu szkolenia złagodzi częściowo trudności, jakie występują obecnie w zakresie samolotów do szkolenia podstawowego oraz w zakupach paliwa.

Kolejnymi elementami szkolenia lotniczego w Aeroklubie PRL są: zmodyfikowane zadanie, obejmujące **przeszkalanie pilotów szybowcowych i samolotowych na motoszybowiec** oraz zupełnie nowe zadanie — **przeszkalanie na nowy typ motoszybowca.**

W myśl programu, **do przeszkolenia na motoszybowiec mogą być dopuszczeni piloci, posiadający licencję pilota szybowcowego i co najmniej 50 godzin samodzielnego nalotu albo posiadający licencję pilota samolotowego i co najmniej 30 godzin nalotu samodzielnego na samolotach.** Uzupełniające szkolenie teoretyczne dotyczy wyłącznie pilotów szybowcowych i obejmuje niezbędne wiadomości z aerodynamiki i mechaniki lotu oraz o zespole śmigło — silnik tłokowy. Szkolenie techniczne, obowiązujące wszystkich przeszkalanych pilotów, obejmuje zagadnienia z budowy i eksploatacji konkretnego motoszybowca wraz z zajęciami praktycznymi. Szkolenie w powietrzu zróżnicowano w sposób istotny, w zależności od już posiadanego przez pilota wyszkolenia. Zróżnicowanie to polega na zwiększonej liczbie lotów z pracującym napędem własnym motoszybowca dla pilotów tylko szybowcowych, a lotów z wyłączonym napędem, w tym szczególnie lotów termicznych, dla pilotów tylko samolotowych.

Po zdaniu egzaminu z zakresu szkolenia z oceną co najmniej dobrą pilot uzyskuje uprawnienia do wykonywania funkcji dowódcy statku powietrznego na motoszybowcu, na którym został przeszkolony oraz na innych motoszybowcach, na które będzie przeszkalany według znacznie krótszego programu.

Przeszkalanie na nowy typ motoszybowca uwzględnia trzy możliwe warianty w zależności od rodzaju motoszybowca (dwusterowy, dwumiejscowy — jednosterowy, jednomiejscowy). **Do przeszkolenia na nowy typ motoszybowca według tego programu dopuszcza się pilotów, którzy posiadają uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy na motoszybowcach i bieżący trening w lotach na motoszybowcach. Dopuszczenie do przeszkolenia na motoszybowiec jednomiejscowy wymaga ponadto posiadania co najmniej 15 lotów i 10 godzin nalotu samodzielnego na motoszybowcach.**

Zróżnicowanie przeszkolenia w locie zawarto w pierwszym ćwiczeniu tego zadania. Przeszkolenie na nowy typ motoszybowca dwusterowego rozpoczyna się od normalnych lotów zapoznawczych z instruktorem. W przypadku motoszybowca dwumiejscowego — jednosterowego pierwszy lot zapoznawczy (po kręgu) wykonuje instruktor, zaś przeszkalany pilot zajmuje miejsce pasażera. Drugi lot (do strefy) wykonuje już przeszkalany pilot pod nadzorem instruktora, zajmującego miejsce pasażera. Loty na nowym typie motoszybowca jednomiejscowego są poprzedzone dwoma lotami sprawdzającymi (po kręgu i w strefie, wykonywanymi z instruktorem na szybowcu dwusterowym, na którym przeszkalany pilot ma prawo wykonywać loty samodzielne. Dalsze loty w tym zadaniu wykonywane są już samodzielnie, pod nadzorem instruktora z obowiązkowym posiadaniem dwustronnej łączności radiowej. Na podstawie wyniku egzaminu teoretycznego oraz obserwacji wykonywanych lotów, w przypadku gdy łączna ocena nie jest niższa niż dobrze, pilot uzyskuje kwalifikacje do pełnienia funkcji dowódcy na tym typie motoszybowca. Poświadczeniem zdobycia tych kwalifikacji jest dokonany przez instruktora szkolącego wpis do książki pilota podobnie jak zdobycie uprawnień do wykonywania lotów na nowym typie szybowca lub samolotu.

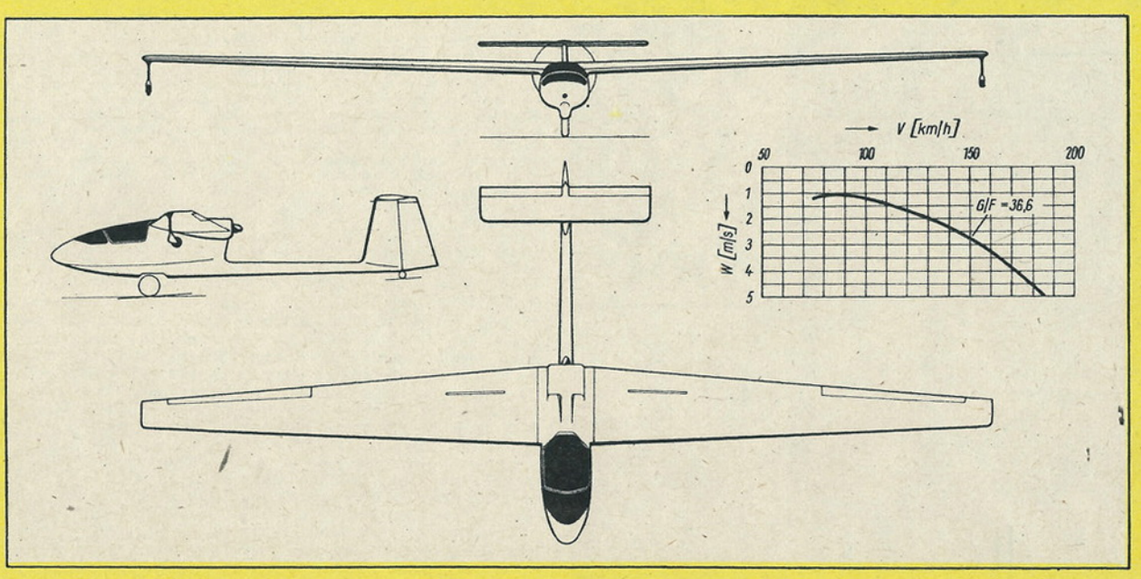
I wreszcie kilka zdań na temat **kontroli techniki pilotażu na motoszybowcach.** Loty w celu zasadniczej kontroli techniki pilotażu na motoszybowcach wykonuje się **co 12 miesięcy** na motoszybowcu dwusterowym. Loty te nie są, oczywiście, uznawane jako KTP w lotach szybowcowych czy samolotowych. Instruktorzy posiadający co najmniej 20 godzin samodzielnego nalotu i bieżący trening w lotach na motoszybowcach, nie muszą wykonywać kontroli zasadniczej w tych lotach, jeżeli posiadają ważną kontrolę w lotach szybowcowych lub samolotowych.

Tyle o przepisach i programie dotyczących szkolenia lotniczego przy użyciu motoszybowców. Ze świadomością tego, że niektóre zagadnienia zostały w nich ujęte „na wyrost" pozostaje mi życzyć zarówno pilotom jak i konstruktorom motoszybowców możliwie szybkiego wypełnienia ich żywą treścią. A za krytyczne uwagi i dalsze propozycje w omawianych sprawach w imieniu Aeroklubu PRL i własnym z góry dziękuję.

BOHDAN JANCELEWICZ

Na zdjęciach i rysunku: Polski dwumiejscowy motoszybowiec SZD-45 „Ogar". Jego wprowadzenie do eksploatacji w Aeroklubie PRL stworzyło możliwość podjęcia szkolenia szybowcowego i samolotowego nową metodą. O zasadach regulujących takie szkolenie pisze autor artykułu.

Zdjęcia: H. KUCHARSKI i archiwum



SŁAWNI LOTNICY

THOMAS Mc GUIRE

Jeden z najznakomitszych amerykańskich pilotów myśliwskich II wojny światowej, mjr pil. Thomas B. Mc Guire urodził się w 1920 r. w Ridgewood (New Jersey, USA). Studiował w Instytucie Technologicznym w Georgia. Od połowy 1941 r. związał się z lotnictwem wojskowym. W ciągu roku — w rekordowym czasie — odbył służbę lotniczą: od kadeta lotniczego do podporucznika pilota. W marcu 1943 r. po wszechstronnym przeszkoleniu na samolotach P-38 „Lightning" skierowany został do 9 dywizjonu myśliwskiego. Dywizjon ten wchodził w skład 49 grupy myśliwskiej, której kwatera znajdowała się w Australii. Wkrótce uzyskał nominację na podporucznika. W lipcu 1943 r. przeniesiono go do 431 dywizjonu myśliwskiego. Pod koniec 1943 r. został kapitanem, a w maju 1944 r. — majorem.

26 grudnia 1944 r. nad wyspą Luzon odniósł cztery ostatnie zwycięstwa powietrzne. Wtedy to doszło do dramatycznej bitwy powietrznej pomiędzy piętnastoma P-38 i dwudziestoma japońskimi samolotami typu Zero. Mc Guire wykazał odwagę i waleczność, a nade wszystko wysokie umiejętności pilotażowe i strzeleckie. Związany walką z kilkoma samolotami wroga, dzięki taktyce jaką stosował, nie tylko zestrzelił samoloty japońskie, ale spieszył z pomocą swoim kolegom z dywizjonu, gdy zagrażało im niebezpieczeństwo. Zginął 7 stycznia 1945 r. nad wyspą Los Negros. Miał wtedy 24 lata.

Mjr Thomas Mc Guire zestrzelił 38 samolotów japońskich. Figuruje on jako drugi pilot myśliwski na liście amerykańskich asów powietrznych. Tak dużą liczbę samolotów wroga zestrzelił w ciągu 21 miesięcy. Otrzymał liczne odznaczenia, w tym Medal Honorowy Kongresu i Zaszczytny Krzyż Wojskowy. Dla upamiętnienia czynów bojowych baza lotnicza w New Jersey otrzymała jego imię: Mc Guire Air Base. (m)

NO-WE KSIĄ-ŻKI

WSPOMNIENIA Z LAT 1944—1948

Należy się cieszyć, że wielu lotników sięga po pióro i stara się możliwie jak najwierniej przekazać czytelnikom swoje przeżycia, odnotować wydarzenia, przedstawić swoich kolegów, przyjaciół, przełożonych — czyli uchronić od zapomnienia fakty, często najpiękniejsze i najmilsze ze swego życiorysu lotniczego. Wspomnienia jak również oryginalne pamiętniki cieszą się od dawna dużym zainteresowaniem odbiorców. Nic też dziwnego, iż wydawcy dokładają starań, aby tego rodzaju książek przekazać czytelnikom jak najwięcej. Do tej pory ukazało się kilkanaście wspomnień oficerów-lotników Ludowego Lotnictwa Polskiego. Są to wspomnienia dotyczące zarówno okresu wojny, jak i służby pokojowej. Każdy kolejny autor podejmujący się napisania wspomnień staje przed coraz trudniejszym zadaniem: napisać to, czego jeszcze nie opublikowano.

Piszę o tym nieprzypadkowo. Ostatnio niemal równolegle ukazały się dwie książki, których autorzy — jak sądzę nie przypuszczali, że ich wspomnienia będą leżały obok siebie. Mam na myśli pozycje: Kazimierza Wierzbickiego pt. „Rosły nam skrzydła" (Wydawnictwo MON) i Tadeusza Daleckiego pt. „Gościnne niebo" (Wydawnictwo Poznańskie). Autorzy ci m. in. przechodzili szkolenie lotnicze w Engelsie. Oczywiście każda z książek jest inaczej napisana, inaczej się ją czyta i obejmuje (po zakończeniu szkolenia) inne okresy służby w lotnictwie wspomnianych autorów.

Tematem niniejszego omówienia jest książka Kazimierza Wierzbickiego, a nie porównywanie obu wymienionych książek.

Wspomnienia pt. „Rosły nam skrzydła" ukazały się po wielu latach od opisywanych w nich faktów. Na skrzydełku obwoluty czytamy: „Wspomnienia niniejsze nie biorą początku w diariuszu, w którym notuje się zdarzenia, doznania i najsekretniejsze nieraz myśli. Ich jedynym źródłem jest pamięć. A pamięć zachowuje jedynie zwykle generalia, zaciera zaś szczegóły, usuwa drobiazgi, gesty, wymianę myśli, cały ów sztafaż towarzyszący sprawom najważniejszym". Z kolei we wstępie autor pisze: „Zamiar pokazania cząsteczki losów żołnierza polskiego nurtował mnie od dawna. Im częściej się nad tym zastanawiałem, tym bardziej zdawałem sobie sprawę z piętrzących się przede mną trudności".

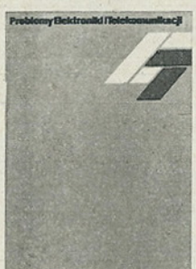
Te cytaty usprawiedliwiają ewentualne pretensje pod adresem autora. W swej książce pokazał dość wyraziście grupę uczestników tworzącego się od podstaw ludowego Lotnictwa Polskiego w radzieckich szkołach. Niektóre partie książki są wiernie odtworzone i sprawiają wrażenie jakby były pisane wkrótce po przedstawionych wydarzeniach. Wspomnienia Kazimierza Wierzbickiego są źródłem poznania nie tylko jego kilkuletniej służby wojskowej, ale także jego kolegów z którymi wspólnie przechodził szkolenie lotnicze. Wiele osób odnotowanych w książce jest znanych z ich pracy w lotnictwie wojskowym względnie cywilnym.

Ale nie tylko. „Rosną nam skrzydła" są wspomnieniami — w większości nieznanymi — z okresu szkolenia lotników polskich na ziemi radzieckiej w latach 1944—1946. Autor w sposób sugestywny, często bez retuszu, przedstawia czytelnikowi warunki, w jakich odbywało się szkolenie, entuzjazm szkolonych, ich pracowitość i chęć zdobywania wiedzy. Wspomnienia aczkolwiek dotyczą kilkudziesięciu podchorążych, są wartościowym przyczynkiem do poznania dziejów polskiego szkolnictwa lotniczego.

Obwoluta i okładka książki nie odpowiadają treści książki. (t)

Kazimierz Wierzbicki ● ROSŁY NAM SKRZYDŁA, Wydawnictwo MON, Warszawa 1977, str. 215, cena 25 zł.

CO NOWEGO W RADARACH



Rozwój techniki radiolokacyjnej — począwszy od jej powstania aż do chwili obecnej — nie był równomierny. I tak na przykład po burzliwym i wszechstronnym rozwoju w czasie II wojny światowej nastąpił kilkuletni okres, w którym rozszerzano zakres zastosowań i doskonalono konstrukcję urządzeń, nie wprowadzając jednak istotnie nowych metod lub rozwiązań. Szybki rozwój techniki lotniczej i rakietowej zmusił jednak następnie do poszukiwania zupełnie nowych metod, jak również radykalnego poprawienia zasadniczych parametrów urządzeń". Tak rozpoczyna pierwszy rozdział pracy zbiorowej „Współczesne urządzenia radiolokacyjne" profesor Jan Kroszczyński, pod którego kierownictwem powstała ta niezwykle pożyteczna książka.

Osiągnięcia techniczne, a szczególnie związane z lotnictwem i kosmonautyką, nie byłyby możliwe bez radiolokacji. Gdyby zapytać np. technika, co mógłby on powiedzieć na temat najnowszych zdobyczy radiolokacyjnych w kraju i za granicą, nie otrzymalibyśmy zbyt wyczerpującej informacji. Przypuszczalnie dlatego, że bardzo uboga jest jeszcze nasza literatura w tym zakresie, a jeśli ukazują się jakieś prace, to raczej w biuletynach specjalnych albo popularnonaukowe, wycinkowo tylko traktujące o zdobyczach najnowszej doby. Książka, którą przedstawiamy naszym Czytelnikom, spełnia następujące ważne warunki: jest napisana przez wybitnych polskich specjalistów, omawia najnowsze osiągnięcia na świecie, a materiał został podany w sposób jasny, syntetyczny, niezwykle przystępny, że ośmielę się powiedzieć — nawet dla czytelnika nie zajmującego się na co dzień elektroniką. Myślą przewodnią autorów było, o czym informuje notka wstępna, napisanie książki dla ogółu inżynierów i elektroników. Wydaje się, że należałoby dodać: dla wszystkich zainteresowanych postępem technicznym w: lotnictwie cywilnym i wojskowym, meteorologii, transporcie samolotowym, kolejnictwie i transporcie morskim. Oto tytuły niektórych rozdziałów dających rozeznanie w tematyce — radary do wykrywania obiektów niskolecących; radiolokacyjne urządzenia kontroli ruchu lotniczego czy urządzenie meteorologiczne.

Ostatnio, na przykład, na Zachodzie sporo się pisze o systemach wczesnego powietrznego ostrzegania. Amerykanie na tegorocznym Salonie Paryskim demonstrowali w locie i na ziemi dwa samoloty specjalnie przygotowane do tego rodzaju zadań. I o tych sprawach znaleźć można w omawianej książce sporo informacji, m. in. na przykładzie samolotu „Hawkeye" wytwórni Grumman (tego, który był demonstrowany na Salonie), który jest wyposażony w radar obserwacji dookrężnej firmy General Electric i detektor cyfrowy. Antena główna radaru ma średnicę 8,5 m i przeszukuje przestrzeń z prędkością 6 obr/min. Zasięg ok. 1 000 km. To przykład z techniki wojskowej.

O radarach kontroli obszaru w lotnictwie cywilnym, o rodzajach eksploatowanych urządzeń można się dowiedzieć z obszernego przeglądu systemów, gdzie uwidocznione także radar „Avia" polskiej konstrukcji. Radary przeznaczone do kontroli obszaru różnych wersji produkowane są jedynie w Polsce i ZSRR, jeśli chodzi o kraje członkowskie RWPG. W Przemysłowym Instytucie Telekomunikacji, jak informują autorzy, opracowano nowy radar kontroli obszaru „Avia-C", który będzie podstawowym urządzeniem tego rodzaju w naszym kraju. Z zakresu kosmonautyki zamieszczono np. omówienie radaru statku „Apollo-17" sondującego Księżyc do głębokości ok. 1,3 km. W sumie: książka bardzo dobra i potrzebna. Stanowi ona wraz z tomem „Technika współczesnej radiolokacji" zamkniętą tematycznie całość. I jeszcze jedno — została wydana z wielką starannością, zarówno jeśli chodzi o grafikę, jak i druk. (l)

WSPÓŁCZESNE URZĄDZENIA RADIOLOKACYJNE ● Praca zbiorowa pod kierownictwem prof. dr. hab. inż. Jana Kroszczyńskiego, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976. Nakład 2 000 egz., str. 296, cena 75 zł.

MAŁA ENCY-KLOPE-DIA LOTNI-KÓW POL-SKICH

JAN WACIŃSKI 1922—1975

Urodził się 10 marca 1912 r. w Bodzentynie, woj. kieleckie, w rodzinie rolniczej. Po zakończeniu 7-klasowej szkoły powszechnej w Bodzentynie, kontynuował naukę w Seminarium Nauczycielskim w Kościerzynie, które ukończył w 1930 r. Po maturze ochotniczo wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, otrzymując w 1934 r. promocję na podporucznika-obserwatora z przydziałem do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Do wybuchu wojny 1939 r. pełnił w pułku szereg funkcji oficerskich. Wojnę Obronną Polski 1939 r. odbył w składzie 23 Eskadry Obserwacyjnej lotnictwa armii KRAKÓW, a następnie armii KARPATY, wykonując w tym czasie kilka zadań bojowych. Potem przez Rumunię i Syrię przybył do organizującego się lotnictwa polskiego we Francji, gdzie był m. in. dowódcą eskadry podchorążych i podoficerów lotnictwa na lotnisku Istress, a następnie w bazie Lyon-Bron. W kwietniu 1940 r. otrzymał przydział jako nawigator do formującego się polskiego dywizjonu bombowego w Rennes.

Po upadku Francji, przez Afrykę Płn. i Gibraltar przedostał się do Anglii, gdzie po ukończeniu dodatkowego przeszkolenia nawigacyjnego, strzeleckiego i bombardierskiego otrzymał w 1941 r. przydział do 304 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Śląskiej, w którym wykonał szereg lotów bojowych. Podczas wyprawy bombowej nad Kolonię w dniu 27 kwietnia 1942 r. „Wellington" załogi por. Wacińskiego został zestrzelony, a on uratował się skokiem ze spadochronem. Uniknąwszy obławy i pościgu, przez Niemcy, Belgię, okupowaną Francję i tereny podległe rządowi Petaina, przy pomocy francuskiego ruchu oporu, przybył do granicy hiszpańskiej. Podczas jej przekraczania został aresztowany przez policję hiszpańską. Podając się cały czas za Anglika o nazwisku Davidson, przebywał 3 miesiące w więzieniu w m. Gerome, a następnie został osadzony w słynnym obozie Miranda de Ebro. W wyniku interwencji ambasady brytyjskiej w Madrycie, po 8-miesięcznym pobycie w obozie został zwolniony, po czym przez Gibraltar wrócił do Anglii. Ten brawurowy czyn por. Wacińskiego odbił się głośnym echem w lotnictwie alianckim. Odnotowany został także na łamach prasy brytyjskiej. Ponadto, doświadczenia nabyte podczas tej wędrówki przydały się bardzo dla sprawniejszego ratowania i przerzutu zestrzelonych nad Niemcami załóg.

Po krótkim urlopie i wypoczynku został przydzielony w składzie polskiej załogi w 1944 r. do kanadyjskiego 418 Dywizjonu „Intruderów". Po zaliczeniu kolejki operacyjnej otrzymał skierowanie do Wyższej Szkoły Nawigacji w Sherrbourg (Anglia), po ukończeniu której był kierownikiem wyszkolenia nawigacyjnego w Croughton. W 1945 r. ukończył Wyższą Szkołę Sztabu Lotnictwa w Weston Super Mare. Przydzielony jako oficer nawigacyjny 301 i 304 Dywizjonu pełnił funkcję do czasu rozwiązania obu dywizjonów w 1946 r.

Po powrocie do kraju, od 1949 r. pracował jako kierownik sekcji, a później działu w Przedsiębiorstwach Handlu Zagranicznego „Elektrim" i „Metronex".

Umarł nagle 9 marca 1975 r. Pochowany został w Sulejówku. Miał Krzyż Virtuti Militari V kl., Krzyż Walecznych (nadany 4-krotnie) oraz liczne odznaczenia brytyjskie. W okresie powojennym otrzymał Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi. (JP)

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

SEZON NIE BARDZO W PEŁNI

Halny

Ten felieton składa się z kilku ale za to symptomatycznych wątków. W sumie dotyczą one jednak jednej całości.

1.

Aeroklub regionalny w nie największym mieście. Przez wiele lat znany z prężnej działalności wyszkoleniowej i sportowej na skalę ogólnopolską. Motorem tej pracy i główną jej ostoją był szef wyszkolenia. Wychowanek aeroklubu i wieloletni jego pracownik. Człowiek jeszcze młody ale już o bardzo wysokich kwalifikacjach. Ponadto — wybitny sportowiec, co w pracy z młodzieżą ma niebagatelne znaczenie. Krótko mówiąc, człowiek dla aeroklubu na wagę złota.

Długo opierał się przed przejściem do innego, bardziej intratnego rodzaju lotnictwa. Wreszcie uległ namowom. Dziś jest w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Aeroklub nie potrafił mu zapewnić warunków, które by go zatrzymały w dotychczasowym miejscu pracy. Duża to strata dla aeroklubu.

2.

Środek sezonu lotniczego. W niezwykle potrzebnym samolocie holującym śmigło skończyło resurs. Pomimo telefonów, próśb, interwencji — nikt nie chce dać, sprzedać, pożyczyć sprawnego śmigła. Bo nie ma. Sprawny skądinąd samolot musi stać na ziemi. „Na szczęście" w sąsiednim aeroklubie odmówił posłuszeństwa silnik spracowanej holówki. Dzięki dobrosąsiedzkim stosunkom, udaje się pożyczyć śmigło od tego samolotu. Nie na długo. Dobry jest jednak każdy tydzień w którym samolot będzie mógł holować szybowce. Sezon lotniczy jest bowiem w pełni.

3.

W tymże gorącym okresie w samolocie innego aeroklubu coś zazgrzytało w silniku. Dokładne oględziny techniczne. Trzeba wymienić jeden cylinder w silniku. Znów telefony, prośby, interwencje. Niestety, cylindra znikąd nie można wydębić. O tym, żeby tego rodzaju części zamienne były w podręcznym magazynie, dawno już zapomniano. Na szczęście, udaje się załatwić... cały silnik. Dobre i to, chociaż powoduje dwutygodniową przerwę w wykorzystaniu samolotu. A mogła ona trwać tylko dwa dni. Czy nie można było w tym czasie holować szybowców innym samolotem? Niestety, nie można, z tej prostej przyczyny, że drugiej sprawnej holówki w aeroklubie nie ma.

3.

Pogoda „milion na milion" co w żargonie lotniczym (może nie należałoby go kultywować) oznacza klarowne powietrze i duże widzialności. Pilot — niby doświadczony — odholowuje dwa szybowce do innego aeroklubu. Na dolocie nawiązuje łączność z lotniskiem docelowym. Otrzymuje informacje o warunkach lądowania i zgodę na samo lądowanie. Nad lotniskiem zgłasza wyczepienie szybowców, które za chwilę przyziemiają na murawie lotniska. Ląduje również pilot samolotu. Na miejscu okazuje się, że szybowce i samolot wylądowały... na zupełnie innym lotnisku aeroklubowym, odległym o kilkadziesiąt kilometrów od docelowego. Pilot korespondował z innym lotniskiem i wylądował na innym. Zgodę na lądowanie jednak miał...

4.

Ostatnie rozporządzenie ministra Komunikacji w sprawie personelu lotniczego i licencji lotniczych obowiązuje od 1 stycznia 1977 r. Dokumenty te od samego początku ich ważności powinni mieć m.in. wszyscy zawiadowcy lotnisk niekomunikacyjnych. Niestety, Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego przez wiele miesięcy nie był w stanie (podobno z przyczyn obiektywnych) zaopatrzyć zawiadowców w te przepisy. Na własne oczy widziałem, jak jeden z zawiadowców posługiwał się nowymi przepisami na podstawie... wycinków ze „Skrzydlatej", która je przecież tylko omawiała.

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

FILM O PRZYBY--SZACH Z KOSMOSU

Obserwator

Nie tak dawno oglądaliśmy w TVP Ericha von Däniken i słuchaliśmy jego odpowiedzi na stawiane mu pytania. Nie zawsze zadowalały nas formułowane pytania pod jego adresem. Cóż, nie wszyscy mogą zadawać pytania. Zresztą każdego z nas interesują inne szczegóły, fakty, hipotezy, odkrycia...

Erich von Däniken, autor siedmiu książek, tłumaczonych na 32 języki i wydanych w nakładzie łącznym 38 mln egzemplarzy, jest postacią równie interesującą co kontrowersyjną. Popularność zapewniła mu teoria o przybyszach z Kosmosu, którzy przed tysiącami lat odwiedzali Ziemię i którzy mieli wpływ na kształtowanie się cywilizacji ziemskiej. Teoria ta ma oczywiście zwolenników jak i nieprzejednanych przeciwników. Ci ostatni nie szczędzą Däniken owi obelg, nazywają go oszustem, atakują nie przebierając w środkach. Z upływem lat coraz więcej osób, w tym wielu ludzi nauki, uważają jego hipotezy za godne zainteresowania i rozważenia. W Polsce ukazały się dwie jego książki: „Wspomnienia z przeszłości" oraz „Mój świat w obrazach".

Wkrótce na ekranach naszych kin będziemy mogli obejrzeć film pt. „Posłannictwo z innej planety". Scenariusz na podstawie trzech książek Ericha von Däniken oraz komentarz napisał Manfred Barthel. Film reżyserował Harald Reinl, który w 1970 r. nakręcił także „Wspomnienia z przeszłości". „Posłannictwo z innej planety" jest filmem barwnym, wyprodukowanym w roku ubiegłym w RFN.

Aby zrealizować „Posłannictwo z innej planety" ekipa realizatorska przebyła 200 tys. km i odwiedziła 25 krajów na różnych kontynentach. Przedsięwzięcie to było niezwykle męczące ze względu na konieczność pobytu we wszystkich strefach klimatycznych. Między innymi latano z kamerą na wysokości ok. 7000 metrów.

Czego dotyczą fakty pokazane w filmie? Przede wszystkim różnorodnych przykładów odkryć i znalezisk, elementów kultowych i obrzędowych, pochodzących z różnych zakątków naszego globu, lecz mających jeden wspólny rys: brak dostatecznie przekonujących dowodów, wyjaśniających autorytatywnie ich pochodzenie. Niejasności i wątpliwości motywacyjne stanowią dla Ericha von Däniken a przesłankę do wysunięcia tezy o pradawnych odwiedzinach Ziemi przez inteligentne istoty spoza naszego systemu planetarnego. Owym kontaktom przybyszów z Kosmosu z mieszkańcami Ziemi przypisuje Däniken powstanie zarówno zagadkowych faktów intrygujących uczonych, jak i samej inteligencji dzisiejszego człowieka. Uważa on, że poziom rozwoju ludzkości w epokach, z których pochodzą tajemnicze zjawiska, budowle, przedmioty, dzieła sztuki — wykluczał możliwość stworzenia ich przez ówczesnego człowieka, dysponującego prymitywną techniką.

Däniken po przestudiowaniu Biblii zapoznał się z mitologią hinduską i egipską, z wierzeniami Inków, Sumerów. Wszędzie powstarzały się „wozy ogniste", bogowie przybywający z nieba. Po obejrzeniu wielu muzeów archeologicznych na świecie postanowił zobaczyć na własne oczy piramidy Inków, jaskiniowe rysunki w Afryce i Ameryce, budowle dawnego Babilonu. Chodziło o potwierdzenie jego studiów i własnej teorii.

Tropy niezidentyfikowanych faktów wiodą nas w filmie od śladów legendarnych olbrzymów w Australii i w Teksasie poprzez podania Indian Hopi o odwiedzinach „bogów" przybyłych na ognistych pojazdach. Oglądamy rytualne tańce Kajaposów z odwiecznej brazylijskiej puszczy, ruiny tajemniczego bazaltowego miasta Nan Madol z mórz południowych, szkielet czaszki ludzkiej wykonany z czystego kryształu górskiego znaleziony w Hondurasie, zagadkowe kamienie z Ica przedstawiające fazy przebiegu operacji serca ludzkiego, wreszcie, wysoko w Andach chilijskich, na poziomie 6000 metrów wiedzie droga do nierozszyfrowanych zagadek.

W filmie przedstawiono nowy materiał na temat tezy Däniken a o odwiedzinach naszej planety przez istoty pozaziemskie. Nie tylko. Wysunięto sugestie o związkach przybyszów z Kosmosu z mieszkańcami naszej planety, czego efektem jest inteligencja ludzi żyjących na Ziemi.

Do filmu „Posłannictwo z innej planety" powrócimy, gdy każdy z nas będzie mógł obejrzeć go w kinie. Na pewno będzie interesujący, ale zarazem i dyskusyjny.

SYLWETKA TYGODNIA

TADEUSZ GOŁĘBIEWSKI

Ma wiele zalet, szczególnie tych, które tak bardzo potrzebne są w pracy pilotowi doświadczalnemu. Reprezentuje wysoki poziom techniki pilotażu. Latał na kilkudziesięciu typach statków powietrznych, przebył w powietrzu blisko osiem tysięcy godzin i wykonywał próby z blisko dwoma tysiącami samolotów. Przeprowadzał również próby doświadczalne z prototypami samolotów wyprodukowanymi przez załogę WSK PZL MIELEC.

Do Mielca przyjechał na 5 lat — zgodnie ze skierowaniem — a mieszka i pracuje już tam lat 28. Jak ten czas szybko leci! Z lotnictwem zetknął się w Państwowym Liceum Mechniczno-Lotniczym w Warszawie. Wtedy zaczął budować modele latające i skakać ze spadochronem. Potem wyjechał do Mrągowa, gdzie latał na szybowcach. Ukończył kurs instruktorów spadochronowych w Nowym Targu i szkolenie samolotowe w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu, a także kurs kierowników wyszkolenia w Poznaniu. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości warszawskiego liceum, skierowano go do Mielca. Tam też brał czynny udział w powoływaniu do życia Aeroklubu Mieleckiego.

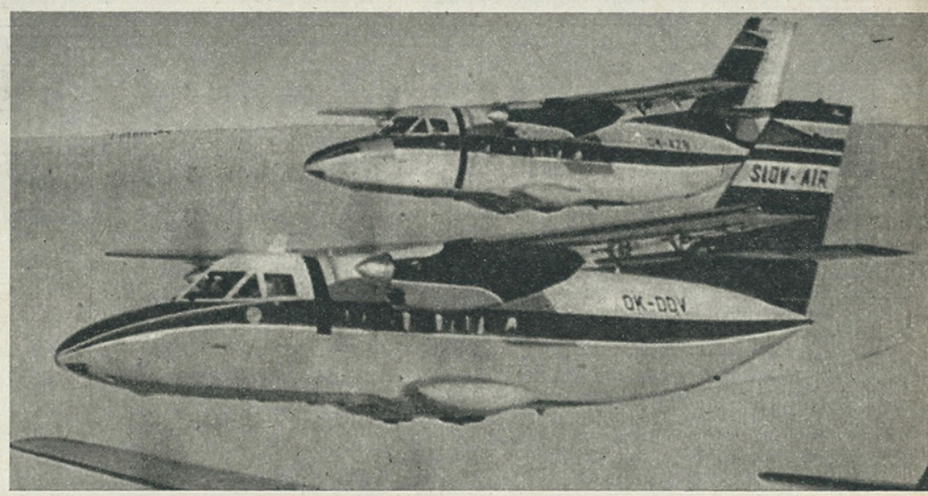
Nieprzerwanie uczestniczy w konstruowaniu samolotów poprzez wydawane opinie, wnioski, zalecenia, propozycje zmian. Jest tym, który sprawdza produkt końcowy załogi wytwórni mieleckiej — samolot. Każdy bowiem samolot musi uzyskać w powietrzu potwierdzenie sprawności technicznej.

Inż. Tadeusz Gołębiewski, pilot doświadczalny I klasy, już po raz drugi otrzymał nasze honorowe wyróżnienie BŁĘKITNE SKRZYDŁA, tym razem za rok 1976. (m)

W IMIĘ PRZYJAŹNI I WSPÓŁPRACY

WIKTOR WIONCZEK

KORESPONDENCJA WŁASNA Z CZECHOSŁOWACJI



Podczas każdej z wizyt, jakie składaliśmy w poszczególnych ośrodkach lotniczych, ani razu nie zrezygnowaliśmy z koronnego pytania: **czy współpracujecie z pokrewnymi ośrodkami lotniczymi w Polsce i jak się układa ta współpraca?** I ani razu nie zdarzyło się by indagowani nie mieli na ten temat nic do powiedzenia. W konkluzjach wypowiedzi powtarzał się natomiast motyw, że...

MOŻNA BY JESZCZE ŚCIŚLEJ

Tezę tę najżarliwiej lansował szef szkolenia spadochronowego aeroklubów czechosłowackich — mgr inż. **WASIL KUČERAVY**, zasłużony trener spadochroniarstwa, mający już na swym koncie ponad 600 wykonanych skoków. Owszem — wysoko on ceni dotychczasowe formy współpracy, uważa jednak że jest ona zbyt koturnowa i w związku z tym byłaby niewątpliwie owocniejsza, gdyby nadać jej bardziej roboczy czy produkcyjny wręcz charakter. Np. wspólne treningi przed spadochronowymi mistrzostwami świata, częstszy wzajemny udział w mniejszych imprezach spadochronowych organizowanych w naszych krajach itp. A już najbardziej cieszyłoby zacieśnienie współpracy nad rozwojem konstrukcji spadochronowych oraz ich produkcji. Przemawiają za tym m.in. ważne względy natury ekonomicznej. .

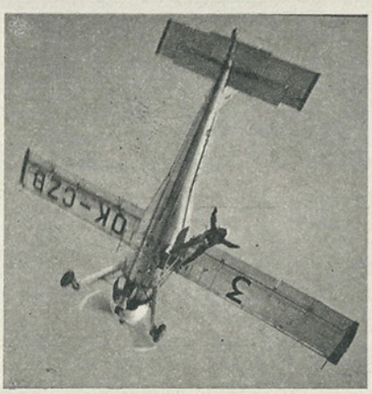
— Bo cóż — mówi W. Kuceravy — najnowocześniejsze i co za tym idzie najsprawniejsze spadochrony wyczynowe typu Strato Cloud, musimy sprowadzać za cenne dewizy ze Stanów Zjednoczonych. Próba wyprodukowania konkurencyjnego typu podjęta w kooperacji radziecko-enerdowskiej nie dała zadowalających wyników.

Czy więc nie powinny podjąć się tego ambitnego zadania nasze zakłady z Legionowa wespół z pokrewnymi im w HORNICAH? Mgr inż. KUČERAVY jest święcie przekonany, że ta współpraca przyniosłaby właśnie upragnione owoce. I jest jak najbardziej za jej rozwojem, za wspólnymi badaniami i eksperymentowaniem.

WE WSPÓLNYM INTERESIE

leży też współpraca i współdziałanie na wielu innych odcinkach życia lotniczego. Ot, chociażby w pracach naukowo-badawczych naszych instytutów lotniczych. Współpracują one z sobą, co prawda, już od dość dawna. I to — jak poinformował nas wicedyrektor Lotniczego Instytutu Doświadczalno-Badawczego na Letnanach, inż. **ZDENEK ŠKODA** — na wielu odcinkach. Najdłuższą tradycję ma prowadzona od dawna, wzajemna wymiana modeli i ich badanie w tunelach aerodynamicznych. Na dość szeroką skalę prowadzona jest też współpraca w zakresie projektowania i produkcji różnych przyrządów pomiarowych. Ponadto instytut czechosłowacki ma swój istotny udział w budowie naszej „Wilgi", a mianowicie w badaniach i ostatecznym ukształtowaniu profilu jej skrzydeł.

Z tego co usłyszeliśmy od inż. ŠKODY, w ich instytucie bardzo wielką wagę przywiązuje się do rozwiązywania problemów praktycznych i do prac użytecznych w całym lotnictwie cywilnym. Między innymi pracuje się więc nad sprecyzowaniem generalnej koncepcji rozwoju lokalnej komunikacji lotniczej, tzn. na trasach w granicach 200—500 kilometrów. Jednym z elementów tych badań jest opracowanie kryteriów warunkujących utrzymanie małych lotnisk w stałej gotowości eksploatacyjnej. Równocześnie z tym pracuje się w instytucie nad nową wersją samolotu L-410 z założeniem skrócenia jego drogi startowej o ok. 25%. Jednym słowem — kompleksowość badań z



wyraźnym preferowaniem tego, co pilne i użyteczne, to podstawowa dewiza w działalności instytutu. Czego dodatkową ilustracją może być fakt, że aktualnie pracuje się tam także nad optymalizacją metodyki szkolenia personelu latającego oraz nad zestawem urządzeń dla diagnostyki silników lotniczych; zestawy takie mają się znaleźć w przyszłości na każdym lotnisku, co powitane zostanie niewątpliwie z wielką radością przez zatrudnioną w eksploatacji lotniczą kadrę inżynieryjno-techniczną.

Na zakończenie naszej wizyty w instytucie, inż. ŠKODA poinformował nas, że w najbliższym czasie zatwierdzony zostanie kolejny program współpracy między instytutem polskim i czechosłowackim. Może wpłynie to na zwiększenie użyteczności badań i prac prowadzonych w naszym Instytucie Lotnictwa? Myślę, że nie ma krzty zdrożności w tym pobożnym życzeniu. Tak jak trudno byłoby się dopatrzeć czegoś podobnego w medytacjach szefa aeroklubów słowackich — płk. **PAVŁA BEČKOVSKIEGO**, któremu marzy się...

Zdjęcia: B. Koszewski i „Letectvi + kosmonautika".

LOTNICZY RAJD PRZYJAŹNI

Idea ta wywodzi się m.in. z doświadczeń polskich, a zwłaszcza z praktykowanych u nas od lat Samolotowych Rajdów Pilotów i Dziennikarzy, w których załogi czechosłowackie też brały parokrotnie udział. Ponadto zachęcająco przedstawiają się doświadczenia z kilku — zainicjowanych z kolei przez stronę czechosłowacką — Międzynarodowych Samolotowych Rajdów Przyjaźni im. Żwirki i Wigury. Płk BEČKOVSKY uważa, że są to bardzo piękne i pożyteczne imprezy. I z grupą aktywistów lotniczych podzielających jego zdanie, lansuje ideę dorocznych, Lotniczych Rajdów Przyjaźni, których trasa przebiegałaby przynajmniej przez trzy państwa wspólnoty socjalistycznej: Czechosłowację, Polskę i Niemiecką Republikę Demokratyczną. Nie musieliśmy płk. BEČKOVSKIEGO zapewniać, że idea ta ma też wielu gorących zwolenników w Polsce. Pozostaje więc tylko jakoś wspólnymi siłami koncepcję tą dopracować i przystąpić do jej realizacji.

Gawędzimy na ten temat na pięknym lotnisku sportowym w NITRZE. Odbywają się tu akurat krajowe zawody nawigacyjno-pilotażowe z udziałem załóg zagranicznych. Z Polski zgłosiły swój akces dwie załogi. Niestety, nie zameldowały się na starcie. Płk. BECKOVSKY bardzo z tego powodu boleje. Bo udział załóg polskich podniósłby — jego zdaniem — rangę imprezy i poziom sportowej walki. Polscy piloci sportowi są bowiem w Czechosłowacji wysoko cenieni i zawsze mile widziani. Podziękowaliśmy płk. BECKOVSKIEMU za te miłe słowa i pożegnaliśmy się, wyrażając wzajemną nadzieję spotkania się na Lotniczym Rajdzie Przyjaźni.

LOT nowiny

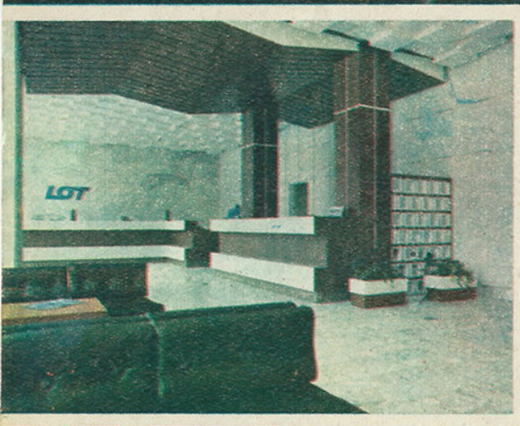
Nr 185
wrzesień
1977

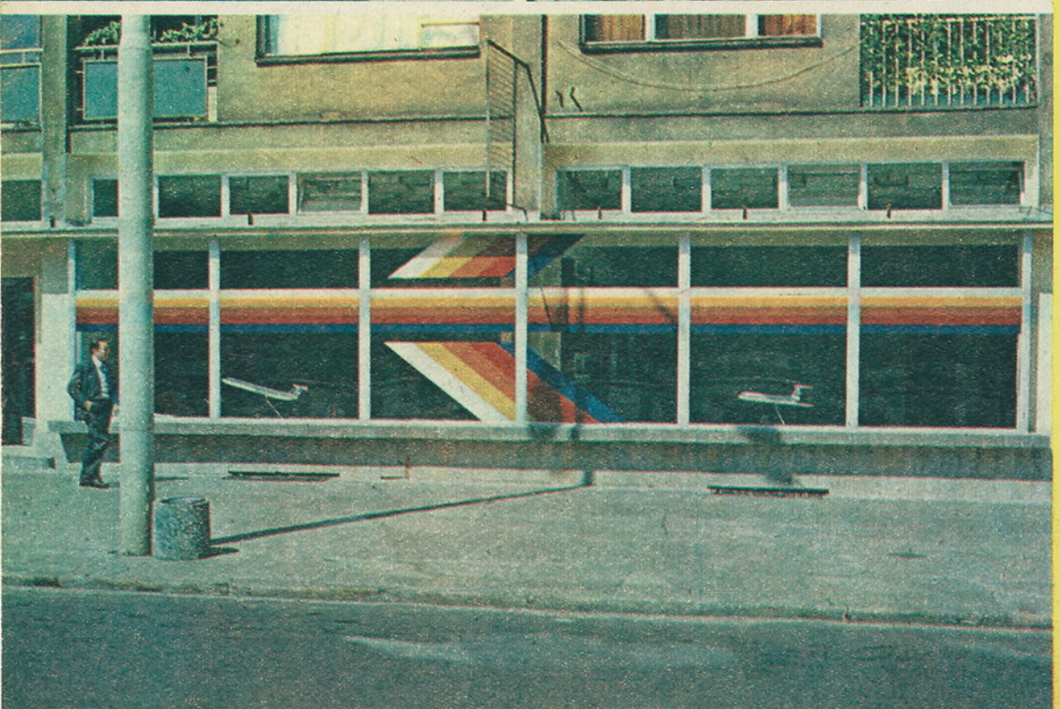
POLONIJNE LATO

Co roku wzrasta ilość Polaków odwiedzających Stary Kraj. Dotyczy to zarówno tych zamieszkałych w małej i ciasnej Europie jak i tych rozsianych dosłownie po całym świecie. Przylatują, przypływają, przyjeżdżają — czym się da, by zobaczyć się z krajem swych przodków lub swej młodości. Cieszy nas bardzo, że tak wielu z nich wybiera wygodną podróż na pokładach naszych samolotów. Przylatują więc specjalnymi i charterami jak i samolotami rejsowymi. Na Okęciu w lipcowe i sierpniowe dni nieraz palca nie było gdzie wcisnąć, a tu jeszcze czeka tylu witających. Autentyczne — po jednego wujka przyjechała raz cała rodzina specjalnie wynajętym... autobusem! Był Festiwal Polka Band, były spotkania handlowców, przemysłowców i architektów. Kto by tam zresztą zliczył wszystkich i ich zawody. Grunt, że przyjechali, że byli serdecznie przyjęci i że... zapowiedzieli ponowną wizytę w kraju nad Wisłą.

W naszym dzisiejszym fotograficznym zwiadzie chcemy specjalnie zająć się gośćmi, którzy przybyli do Krakowa na Polonijne Igrzyska Sportowe. Mistrzyni olimpijskiej, słynnej **Stelli Walasiewicz** nie potrzebujemy chyba nikomu przedstawiać. Udzieliła w kraju tylu wywiadów, wytrzymała tyle skierowanych na nią kamer filmowych i telewizyjnych, że aż trudno uwierzyć. Ale zawsze była z uśmiechem, spokojna i opanowana. Wiadomo — olimpijka! O samolotowe impresje nie pytaliśmy, usłyszeliśmy tylko wiele pochlebnych zdań o naszych pilotach i miękkich lądowaniach. Na drugim naszym zdjęciu przedstawiamy małżeństwo **Zofię i Franciszka Andrzejkowiczów** z Montrealu. Opiekują się oni niemal rodzicielsko popularną drużyną piłkarską „Białe Orły", która w Krakowie poczynała sobie całkiem nieźle!

KOLOROWY SZCZECIN





Po opublikowaniu fotoreportażu „Tylko w Szczecinie", otrzymaliśmy bardzo wiele listów. Zdecydowaną większość stanowiły oczywiście przesyłki nadane w portowym mieście z gryfem w herbie, ale był też i list z Krakowa, Zamościa i kilka kartek z różnych miast kraju. Przeważał temat zasadniczy: dlaczego takie ładne, funkcjonalne i chyba pierwsze autentyczne biuro obsługi klienta podróżującego zostało przedstawione wyłącznie w czarno-białej fotografii?

Odpowiedzi — zwłaszcza dzisiaj — całkiem łatwo udzielić. Kiedy pisaliśmy o szczecińskiej wizytówce (bo chyba nie ma w tym sformułowaniu zbytniej przesady) na kolorowej rozkładówce „LOT-Nowin" przedstawiliśmy bowiem beniaminka — Zieloną Górę. Nowy punkt na lotniczej mapie Polski, nowy dworzec lotniczy, nowe biuro — wszystko nowe i co ważniejsze — po raz pierwszy!

Szczecin to weteran, jedno biuro już miał — teraz ma już drugie. Port morski tam jest i Wały Chrobrego, więc daliśmy w kolorze debiutantów. Może ich to zachęci i podróżnych będzie coraz więcej, nawet późniejszą, jesienną porą!

Ale dzisiaj fotoreporter przywiózł ze Szczecina kolorowe obrazy. Warto na nich zatrzymać wzrok, bo prace i talent projektantki Krystyny Wróblewskiej całkowicie na to zasługują. Doszedł także element nowy — owe kolorowe pasy na szybach projektu A. Bertrandta. Tu też nie było jedności — jedni mówili, że zasłonią piękne wnętrza, inni, że wręcz dodadzą im blasku. Osądzcie czytelnicy sami. Były także zdania, że biuro nie powinno być otwarte bez efektywnego neonu! Na szczęście zwyciężył pogląd, że najlepsze jest biuro, które nie tylko świeci (neonem), lecz przede wszystkim dobrze pracuje.

A na taką opinię kolektyw szczeciński na pewno sobie zasłużył!

MARIAN NOWICKI

SUKCES

Polskie plakaty mają już od dawna ustaloną markę na świecie. Nie bez powodu mówi się zresztą o szkole polskiego plakatu.

Nam, ludziom lotnictwa szczególnie miło, że wielu naprawdę najwybitniejszych polskich artystów grafików nawiązało ścisłą i co ważniejsze tak udaną współpracę z LOTEM.

Nazwiska i plakaty takich twórców jak Grabiański, Rumiński, Świerzy czy Śliwka mówią przecież same za siebie. Nie wszyscy może nawet znają nazwę polskiego narodowego przewoźnika powietrznego, ale latającego chłopca czy uroczego piesia w lotniczej torbie pamiętają chyba wszyscy.

Obok plakatów graficznych coraz większą karierę zaczynają ostatnio robić wizerunki oparte na mistrzowskiej fotografii. Ale to nie są wyłącznie same fotogramy, pełne kolorów lub technicznych sztuczek. To integralne połączenie zamysłu plastyka z bystrym i dokładnym okiem kamery.

Plakaty żyją własnym życiem. Cieszą oko przechodniów, są ozdobą wszelkiego rodzaju galerii i wystaw. Przyciągają wzrok, umilają życie, pomagają zapamiętać...

Często uczestniczą w rozmaitych konkursach. Wtedy współzawodniczą ze sobą: kolorem, dowcipem, prostotą. Decyduje jury, ale publiczność i tak ma swoich ulubieńców!

Była to już z kolei XI Wystawa Plakatów Turystycznych krajów Europy, Afryki i Azji w Catanii. Protokół podaje zwięźle: 23 kraje zgłosiły 841 plakatów turystycznych (graficznych i fotograficznych). W konkursie zgłosiło swój udział 19 towarzystw lotniczych i morskich. W tym gronie PO RAZ PIERWSZY znalazły się też Polskie Linie Lotnicze LOT. Andrzej Podczaszy, reprezentant naszego powietrznego przewoźnika w Rzymie, starannie zapakował i wysłał na Sycylię najnowszą pracę autorskiej spółki: M. Gadzalskiego (fotografik) i Z. Malickiego (grafik). Biegnące konie. Czarne, popielate plamy i kropki na dużej płaszczyźnie bieli... Niby prosta sprawa, niby zwykłe zdjęcie. Nawet wśród wydawców czyli Krajowej Agencji Wydawniczej nie było podobno jednomyślności. Ale plakat się ukazał, był eksponowany tu, tam.

Któregoś dnia do biura LOTU przyszedł na Via Venetto w Rzymie listonosz i wręczył list. U samej góry pisma pisało najwyraźniej: Assegnazione Premio Speciale della Giuria alla LOT.

W piśmie tym prezydent komitetu organizacyjnego wystawy, Carmelo Zuccarello zapraszał nie tylko na uroczystość wręczenia nagród ale informował, że LOTOWI przypadły d w i e nagrody specjalne: puchar grupy filmowej (Coppa del Gruppo Finmare) oraz medal władz miejskich Catanii (la medaglia delle Administrazione Comunale di Catania), za j e d e n plakat, który po włosku został nazwany przepięknie: FUGA DI CAVALLI.

Już w trakcie trwania wystawy, do Rzymu nadeszło mnóstwo listów proszących o konie. Po ogłoszeniu wyników i ich opublikowaniu, plakat demonstrowany w gablocie przed biurem powoduje powszechny zachwyt.

Na specjalnej uroczystości, z udziałem wybitnych i dostojnych gości Andrzej Podczaszy odebrał piękny puchar i dyplom.

Gratulujemy i życzymy autorom dalszych sukcesów. Może kolejną nagrodę odbierzecie już sami...

JACEK BARCICKI

·LOT· POLISH AIRLINES

invites you to poland

W dniu 14 września br. Polskie Linie Lotnicze LOT otwierają swoją najdłuższą linię zagraniczną — 10 300 km — łączącą Warszawę, przez Dubaj i Bombaj z Bangkokiem. Wydarzenie to upamiętniono specjalnym datownikiem pocztowym, którym stemplowane będą przesyłki w Urzędzie Pocztowym Warszawa 1.

URUCHOMIENIE NOWEJ LINII PLL LOT

LOT

WARSZAWA DUBAI BOMBAJ BANGKOK

WARSZAWA 1 · 14.09.1977

POLONIJNE LATO

Nasza polonijna kronika jest dzisiaj wyjątkowo ograniczona objętościowo, ale nie mogliśmy nie znaleźć miejsca na naszych łamach dla państwa **Bronisławy i Stefana Modrzyńskich** z Cleveland. To bardzo znani i zasłużeni działacze Towarzystwa „Sokół" w Stanach Zjednoczonych. W Krakowie i Warszawie otaczało ich zawsze zwarte grono ciekawych, którzy wiedzieli, że państwo Modrzyńscy zawsze mają coś interesującego do opowiedzenia.

Na zdjęciu poniżej samotnie zmierza do autobusu drugi opiekun kanadyjskich piłkarzy z Montrealu czyli **Witold Zakrzewski.** Pan Witold bardzo był zadowolony z przyjęcia w Polsce jego chłopców, którzy nosili dumnie na piersiach emblematy klubu „Białe Orły".

Życzymy dalszych sukcesów sportowych i do miłego zobaczenia znowu w Polsce.

JAK NAS WIDZĄ

Na łamach tygodnika **„Transport i drogi"** (nr 34) ukazał się obszerny wywiad, jakiego udzielił pismu wiceminister Komunikacji gen. dyw. pilot **Jan Raczkowski.** Czytamy tam m. in..:

„W Polsce transport lotniczy mimo znacznego postępu osiągniętego w ostatnich latach, nadal ustępuje średniemu poziomowi światowemu i pozostaje w dużej dysproporcji do miejsca Polski w światowej ekonomice i do poziomu rozwoju gospodaczego naszego kraju.

Uwzględniając specyficzne warunki Polski i duże zapotrzebowanie na obsługę zagranicznego ruchu turystycznego ocenia się, że przewozy lotnicze, mogłyby być 3 razy większe niż wykonywane".

„Musimy rozbudować połączenia dalekiego zasięgu przez zwiększenie częstotliwości lotów do Nowego Jorku i Montrealu, a następnie w kierunku do Iranu, Indii, Japonii i Afryki oraz Ameryki Południowej i Australii. Naturalnym porządkiem rzeczy będzie więc stopniowe wycofywanie eksploatowanych obecnie samolotów i zakupienie nowych typów".

By podróżować, nawet najbliżej, trzeba się najpierw dowiedzieć, poinformować i kupić bilet. Jak się to u nas odbywa opisuje w sposób wręcz rewelacyjny **Ewa Berberyusz** na łamach **„Kultury"** (nr 34). Artykułu pt. **„Lepiej w ścisku"** nie możemy, a szkoda, przedrukować w całości, więc wybierajmy i cytujmy:

„Siedzi ich przy pulpitach istotnie cztery. Dwie dobiegają, uczennice „Okienka" z napisami „Information i Refunds" „podłączone" pod kasy. Koleżanka z niemowlęciem skróciła urlop, bo presja czekającej kolejki ścigała ją nad morzem. Pełna mobilizacja. W sezonie suma dokonywanych tu dziennie operacji biletowych sięga czterech milionów złotych...

Najtrudniejsze jest to, czego maszyna nie zapamięta: a więc, zmienniejsza od pogody chimeryczność taryf — ruchome ulgi, zniżki, zwyżki... To musi być w głowie.

Po intensywnym kursie taryfowym „podpisuje się odpowiedzialność" i siada za barierką.

Panna Mariola siadła za nią, gdy dwukrotnie nie wypaliła jej psychologia (zdała, ale zabrakło punktów). Trzeciej próby nie było i nie będzie. Polubiła.

W sezonie wystawia dziennie ok 70 biletów, pracuje w grafiku zmianowym, bez urlopów w lecie i bez przerw na siusiu w ciągu dnia, za sumę 2500 zł miesięcznie.

Za jakie uroki?

a) liźnięcie wielkiego świata?
b) łut władzy, jaką sprawuje, wykonując na oczach zależnego od niej tłumu magiczne czynności?

Po lewym ręku — wspomniana „Gabriela", komputer, dokonujący podróży w czasie wstecz i wprzód (pomocny, ale bezlitośnie demaskujący jej błędy) — podłączony do Centrum Przewoźników Powietrznych w Atlancie. Po prawej — rodzimy kalkulatorek ELWRO, na sobie — letni kostiumik orange, który zimą przemieni się w wełniany mundur w kolorze czerwonego wina. Ale zimą będzie ziewanie, urlopy, choroby — wszystko powróci na swoje miejsce. Klient nie będzie czekał. Ale czy będzie sprawniej załatwiony? Zdania są podzielone...

I to są te profity przy naprawdę niskim uposażeniu. Bo zwykła „liczarka" w banku zarabia dwa razy więcej. A przecież — bagatela! — nie ma do czynienia z ludźmi, taryfą, rezerwacją — tylko z pieniędzmi. „Orbis" też ma lepszą siatkę, bo podłączony nie pod Ministerstwo Komunikacji, ale korzystniej, pod Turystykę. Z czego również niezbicie wynika, że kasjerka „Gromady", która nie zna międzynarodowych taryf, dewiz, przepisów, komputerów i obcych języków zarabia więcej niż panna Mariola. Odwrotnie niż w reszcie świata, gdzie zawód ten należy do uprzywilejowanych. Gdzie pasażer nie jest intruzem, a interesami rządzą nie żywioły, ale skupienie i chęć zysku.

Panna Mariola spręża się, bo staje przed nią Arab z osobą towarzyszącą płci żeńskiej, która usiłuje wystąpić w charakterze tłumacza: „jur pasporte" — mówi szturchając pasażera.

Panna Mariola:

— Może sama porozumiem się z klientem...

Ma lekki uraz. Wskutek machlojek niektórych pasażerów pewnych linii bliskowschodnich, miała przykrości. Zdarzyło się nawet, że obciążono ją kosztami za niezawiniony przez nią przestój pasażera, i z własnej kieszeni miała wybulić za jego hotel i wyżywienie. Postawiła wówczas ultimatum. I firma się ugięła."

Obok biletów kupowanych u pani Marioli są jeszcze inne. Takie, które umożliwiają podróż charterem. Prawdziwe i interesujące ABC tej problematyki przynosi IMT **„Światowid"** w artykule **Liliany Olchowik** pt. **„Samolot do wynajęcia".** Autorka pisze:

„Chartery są modne, popularne, potrzebne. Boom charterowy w przewozach pasażerskich jest nieodłącznie związany z rozwojem turystyki. Odkąd ludzie odkryli, że poznawanie świata to wypoczynek pasjonujący i odkąd szerokie rzesze stać na to, żeby swój urlop spędzić w zakątkach odległych od miejsca zamieszkania o setki a nawet tysiące kilometrów, regularne rejsy powietrzne przestały po prostu wystarczać. Regularne połączenie z Madrytem zapewnia TU-134 z 72 miejscami, odlatujący poza sezonem dwa razy w tygodniu. Natomiast w okresie Wielkanocy trzeba było przewieźć z Hiszpanii do Polski i z powrotem 1000 turystów. Łączy się to ze zwyczajowym, masowym exodusem Hiszpanów, którzy nie wyobrażają sobie Wielkanocy bez podróży. W okresie „Wielkiego Tygodnia" — La Semana Santa — trzeba więc było zapewnić dodatkowe połączenia, bo rejsowy samolot mógł sprostać tym porzebom jedynie w znikomym stopniu..."

„Na czym polega osławiona taniość charterów? Nie jest ona wcale regułą, chociaż trzeba przyznać, że charter jest najczęściej tańszy od biletu regularnej linii.

Normalne bilety lotnicze muszą być tak skalkulowane, żeby nie tylko zapewniały zwrot kosztów i zarobek, ale żeby pokryły straty — nieuniknione przy utrzymywaniu stałego mostu powietrznego. W martwym sezonie na pokładzie samolotu wozi się często powietrze. Fotele są zajęte w 20—30%. Linie lotnicze, żeby „wyjść na swoje" muszą więc tak kalkulować ceny, aby w sezonie odbić straty. Przy lotach charterowych nie ma problemu niewykorzystanych miejsc. Organizuje się je na ogół wtedy, gdy są doraźnie potrzebne i kiedy samolot ma zapewniony komplet. Samolot charterowy wynajmuje się podobnie jak taksówkę, która jedzie poza granice strefy — płacąc także za powrót. Dlatego też, jeśli powrót jest „pusty", wynajmującemu może się taka impreza nie opłacać. Nieopłacalny jest też charter na liniach krajowych. Po prostu dlatego, że w Polsce dofinansowuje się regularne wewnętrzne rejsy — bilety są kalkulowane taniej, niżby to wynikało z rachunku kosztów...

Żeby lepiej zobrazować dynamiczny rozwój lotowskich charterów, dorzućmy trochę liczb: udział charterów w liczbie przewożonych przez LOT pasażerów wynosi 23,4% (dane z roku ubiegłego) — pięć lat temu był znacznie mniejszy — 13,8%. A trzeba wziąć pod uwagę, że w tym samym czasie również liczba pasażerów przewożonych na liniach regularnych znacznie wzrosła. W 1970 roku — kiedy polski charter był jeszcze w powijakach — przewieziono wynajętymi samolotami 31 381 pasażerów. Rok później — już 50 821. Rok ubiegły zamknął się bilansem 85 055 pasażerów.

J.M.M.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: A. Bertrandt, J. Czerniak, M. Kobrzyński i LOT-Archiwum.

moje trzy diamenty

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

Jak każdy szybownik, ja również kiedyś marzyłem najpierw o srebrnej, później o złotej i wreszcie o diamentowej odznace. Realizacji tych marzeń poświęciłem niemało czasu oraz energii. Nie istniała jednak dla mnie piękniejsza dyscyplina sportu od szybownictwa. Toteż, mimo rozlicznych przeszkód jakie napotykałem po drodze, nie zrażałem się i uparcie podnosiłem swoje kwalifikacje.

DIAMENT PIERWSZY

Nadszedł rok 1973. Przedostatni dzień maja pod względem pogody szybowcowej zapowiadał się interesująco. Zanim jednak dotarłem z odległego o 10 km miejsca zamieszkania na lotnisko Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, którego jestem członkiem, koledzy zdążyli już zająć co doskonalsze szybowce. Dla mnie pozostała stara, wysłużona „Mucha Standard" SP-2173, bez radia. Wraz z przydziałem szybowca otrzymałem zadanie, którym był przelot po trójkącie 302 km Krosno—Turbia—Oleszyce—Krosno. Trochę mnie początkowo przerażała tak długa trasa, jak na stosunkowo późną porę startu, tym bardziej że pierwszy i najdłuższy bok trzeba było pokonywać pod wiatr.

Wystartowałem o 11.00, jako ostatni w kolejności w tym dniu. Po trzech godzinach walki z wiatrem, osiągnąłem pierwszy punkt zwrotny w Turbii. Drugi bok (z bocznym wiatrem) udało mi się pokonać w dwie godziny. Ale gdy znalazłem się na drugim punkcie zwrotnym ok. 16.00, po cumulusach nie było już śladu. Również wiatr, który miał mi pomagać na trzecim boku, przestał istnieć. Toteż pomimo maksymalnej ostrożności, wkrótce znalazłem się na „parterowej" wysokości. Nie poddałem się jednak. Po 40 minutach krążenia znalazłem się znowu na wysokości pozwalającej kontynuować przelot. Ukończyłem go po 7 godzinach lotu — samotnie. Tym bardziej byłem dumny, gdy dowiedziałem się po wylądowaniu, że całe zadanie wykonałem tylko ja jeden. Pozostałych sześciu kolegów już na pierwszym punkcie zwrotnym uznało, że oblecenie całego trójkąta w tym dniu jest nierealne i zawróciło do domu. Tak zdobywałem pierwszy diament.

DIAMENT DRUGI

W myśl starej prawdy „w miarę jedzenia apetyt rośnie", po zdobyciu pierwszego diamentu chciałem zaraz zdobyć drugi. Już na drugi dzień pojechałem w tym celu do Lisich Kątów. W ciągu dwutygodniowego pobytu startowałem dwa razy na przelot docelowy 500 km. Niestety, ani jedna próba się nie powiodła. Raz przeleciałem 470 km, a drugi 380 km. Wróciwszy do swojego aeroklubu, jeszcze trzy razy ponawiałem próby wykonania przelotu 500 km. Ale znowu nie miałem szczęścia.

W 1975 r. pojechałem do Leszna z myślą wykonania (może tam) przelotu ponad 500 km. I kiedy po 10 dniach pobytu zacząłem się już niepokoić o osiągnięcie celu, gdyż codziennie latałem na przeloty, ale nigdy na ten o który mi najbardziej chodziło, nadszedł dzień 8 lipca. Wraz z jedenastoma osobami zostałem wysłany (na szybowcu „Cobra-15") na trójkąt 501 km Leszno —Inowrocław—Łódź—Leszno. Wystartowałem o 10.10, w środku kolejki. Nie zwlekając ani chwili, po nabraniu wysokości 1 000 m poleciałem w kierunku Inowrocławia. Nad Sremem spotkałem drugą „Cobrę-15", którą dosiadał M. Duda z Leszna, mając to samo zadanie co ja. Szybko się więc dogadaliśmy, że polecimy razem. Jak się później okazało, było to bardzo korzystne dla obydwu, gdyż na całym drugim i połowie trzeciego boku była pogoda bezchmurna, podczas której jak ogólnie wiadomo, lot solo jest o wiele trudniejszy. Do 400 km leciało się nam bezproblemowo. Dopiero w rejonie Kalisza „spadliśmy" na „parter" i co gorsza, nie było na czym oprzeć skrzydeł. Nie tylko my jednak mieliśmy kłopoty. W eterze słychać było coraz częściej narzekania na zanik wznoszeń. Nawet lecące za nami „Jantary" zaczęły „odbijać się od ziemi". Coraz częściej zaczęła mnie prześladować myśl, że pewno i ta próba zakończy się fiaskiem. Ale nie. Bardzo powoli zbliżaliśmy się do cumulusów, które od Jarocina znów miały nam wskazywać wznoszenia. I oczywiście wskazywały, gdyż po 8 godzinach lotu przylecieliśmy o własnych siłach do Leszna, zdobywając tym samym diamenty. Tę samą trasę w tym dniu pokonały, prócz nas, jedna „Cobra" i dwa „Jantary". Był to jeden z piękniejszych dni w moim życiu.

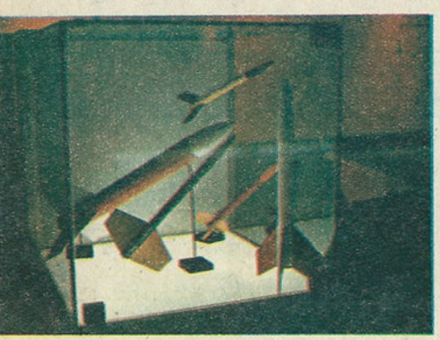
DIAMENT TRZECI

Sam lot po diament za przewyższenie 5 000 m okazał się drobiazgiem w porównaniu z przygotowaniami do jego realizacji. Jak wiadomo, trzeba spełnić kilka warunków aby móc startować do lotu powyżej 4 000 m. Między innymi — przejść z pozytywnym skutkiem badania w komorze niskich ciśnień, mieć aktualne KTP chmurowe, halniakowe oraz zdać kilka egzaminów. Ja miałem największe kłopoty z pierwszym warunkiem tj. badaniami w komorze niskich ciśnień. Już w 1974 r. nie dopuszczono mnie nawet do takowych badań. Ale i w tym przypadku nie dałem za wygraną. Po dwóch latach znów zgłosiłem się na badania do GOBLL-u z iskierką nadziei, że może jednak tym razem się uda. I rzeczywiście, udało mi się otrzymać pozytywny wynik badań w KNC. Niezwłocznie więc pozałatwiałem resztę formalności i cierpliwie śledziłem codziennie sytuacje meteorologiczne.

Aż wreszcie stało się to 11 stycznia 1977 r. Wraz z trzema kolegami, już o 2 w nocy wyjechaliśmy z Krosna do Nowego Targu. Kiedy dojeżdżaliśmy rano ok. godz. 8.00 do celu, wygląd nieba nad Tatrami daleki był od rokującego falę w tym dniu. Chmury były tak nisko, że chyba nawet wrony piechotą chodziły. Nie zawróciliśmy jednak z powrotem i słusznie, gdyż już o 9.00 doznaliśmy miłej niespodzianki, a mianowicie zaczęła się tworzyć jedna ale za to olbrzymia soczewka, prawie nad samym lotniskiem. Oczywiście miny szybko nam pojaśniały tym bardziej, że szef wyszkolenia AT zarządził przygotowania do lotów. Około godz. 10.30 odbył się pierwszy start. Ale już po kilku minutach puścił zaczep liny przy samolocie i tak samolot jak i szybowiec szybko znalazły się znowu na lotnisku. Był to dowód, że turbulencja w powietrzu jest silna. Następny poleciałem ja. Przypuszczenie potwierdziło się w pełni. Już na wysokości 300 m zaczęła się huśtawka. Rzucało potwornie. Ten półgodzinny lot na holu przypomina mi ujeżdżanie dzikiego konia, który robi wszystko aby pozbyć się jeźdźca. Tak też postępował w tym locie halny ze mną. Nie dałem się tym razem zrzucić bez diamentu na ziemię. Chociaż był to pierwszy mój lot na falę tatrzańską, nie miałem kłopotów z umiejscawianiem wznoszeń. Procentowało solidne przygotowanie naziemne m. in. z meteorologii. Raz wolniej raz szybciej, ale cały czas wznosiłem się wyżej. Po godzinie lotu wysokościomierz wskazywał 7 300 m. Limuzyna cała oszroniona. Daleko w dole, jak okiem sięgnąć — morze chmur. Przez małe okna w chmurach widać jednak Nowy Targ. Tam czekają koledzy, dla których zabrakło szybowców. Chcą, a może nawet pragną również sprawdzić się. Jeszcze jeden rzut oka na przypuszczalne miejsce Giewontu. Niestety, tym razem nie udało mi się ucieszyć oka jego widokiem. Znajdował się pod chmurami. Nie szkodzi — pomyślałem — cel zasadniczy osiągnąłem przewyższeniem 5 800 m, a widoki Tatr będę podziwiał innym razem. Wybrawszy możliwie największą dziurę w chmurach, rozpocząłem „schodzenie". Po wylądowaniu moja „Mucha" poniosła następnego pilota i jako jedyna tego dnia wróciła z drugim diamentem.

MIECZYSŁAW GAŁUSZKA

PARYŻ '77



Pierwsze spotkanie z modelem ornitoptera. Powyżej — modele rakiet sportowych w pawilonie CNES.

Ogólny widok stoiska rakiet doświadczalnych w pawilonie CNES. A u dołu — duże modele plastykowe samolotów, samochodów i czołgów. Z prawej — stoisko sprzedaży balsowych modeli szybowców.

OD NASZEGO SPECJALNEGO WYSŁANNIKA
Tekst i zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN

9

Omawiając wszystkie wspaniałości tegorocznego Salonu Lotniczego i Astronautycznego, nie sposób pominąć zagadnień małego lotnictwa. Tym bardziej, że w głównej alei demonstrowano w locie i sprzedawano mały model ornitoptera o pięknej nazwie „Paloma" (gołąb). Model z ruchomymi skrzydłami był napędzany silnikiem gumowym. Konstrukcja z tworzyw sztucznych. Jeśli został prawidłowo wyregulowany, latał dość poprawnie, wzbudzając zainteresowanie zwiedzających. No i każdy chciał mieć na własność, za jedyne 20 franków, takiego sztucznego ptaszka, pamiątkę z pobytu na Salonie.

W osobnym hangarze natomiast, gdzie pracowali konstruktorzy-amatorzy, umieszczono również stoiska sprzedaży modeli plastykowych — redukcyjnych i latających. Z napędem gumowym i silnikami spalinowymi. Były to wyłącznie wyroby fabryczne różnych firm. A więc modele-zabawki, w których łączy się skrzydła i stateczniki z kadłubem, zakłada silnik i całość od razu jest gotowa do lotu.

Modelarze jednego z klubów paryskich pokazali kilka modeli latających, ale jakiegoś przeglądu dorobku małego lotnictwa, jego osiągnięć technicznych, niestety, nie było. W latach trzydziestych Salon Lotniczy wykorzystywali także modelarze. Był nawet organizowany międzynarodowy konkurs z nagrodami. Pokazywano modele rekordowe, nowe silniki i inne podzespoły. Tradycja ta zanikła. Może nie ma się kto tym zająć, albo też brak miejsca? Bardzo możliwe, iż przy obecnym rozwoju modelarstwa na świecie, trzeba by pół Salonu poświęcić małemu lotnictwu...

Zabawki, sklejanki, modele redukcyjne z plastyku są na pewno potrzebne, jako zachęta, wstęp do bardziej złożonych prac, być może konstruowania, budowy, do poszukiwania coraz to lepszych rozwiązań, do opanowania techniki pilotażu.

Pisząc o małym lotnictwie, zawsze myślę o modelach latających wszelkiej maści. Ale nie powinienem nie doceniać zabawek. Przypomina mi o tym uprzejmy przedstawiciel dyrekcji „Le Jouet Français" (zabawka francuska), z którym uciąłem rozmówkę właśnie tutaj, na Le Bourget. A oto skrót najważniejszych informacji, które uzyskałem. Zjednoczenie „Zabawka francuska" obejmuje 3 przedsiębiorstwa: Jouef — zajmuje się produkcją modeli kolejek elektrycznych oraz wyścigowych samochodów torowych; Heller — zajmuje się m. in. produkcją modeli samolotów z tworzyw sztucznych. Zabawki wytwarzane są w 3 fabrykach w Normandii. Wytwórnia ta produkuje własne formy odlewnicze i co roku dostarcza na rynek 20—30 nowych modeli; Solido — zajmuje się produkcją miniaturowych pojazdów — wytwarzanych pod ciśnieniem — z metalu i pudełek do modeli. I ta wytwórnia wypuszcza co roku około 20 nowych modeli. Zjednoczenie zatrudnia aktualnie 2 tys. pracowników, a roczne obroty przewyższają 160 mln franków, przy stale wzrastających zamówieniach, również zagranicznych.

I tyle o przemyśle zabawkowym. Jeśli chodzi natomiast o modelarstwo lotnicze to przypomnieć trzeba, że we Francji 72 lata temu przeprowadzono pierwsze w ogóle na świecie zawody modeli latających. Tutaj modelarstwo rozwijało się bardzo intensywnie, zarówno w okresie pionierskim jak i w latach późniejszych, stając się wzorem dla entuzjastów techniki i sportu modelarskiego w wielu krajach, także w Polsce. Modelarstwo lotnicze we Francji cieszyło się zawsze dużym uznaniem i opieką ze strony władz oświatowych, lotnictwa cywilnego i całego społeczeństwa. Wszyscy tutaj zdają sobie sprawę, że modelarstwo lotnicze jest jedynym, najbogatszym, najkorzystniejszym, najtańszym źródłem zasilającym nie tylko przyszłe kadry sportowców, ale przede wszystkim szeregi pracowników stale rozwijającego się przemysłu lotniczego i kosmicznego, transportu powietrznego, a także — lotnictwa wojskowego.

Oczywiście, modelarstwo miało i we Francji swoje wzloty i upadki. Wydaje się, że od ubiegłego roku rozpoczął się zupełnie nowy etap działalności związany z inicjatywą ministra oświaty René Haby. W roku 1976 wprowadzono ogólnonarodowy szkolny program wstępnego zapoznawania dzieci i młodzieży z zagadnieniami lotnictwa i kosmonautyki. Postawiono sobie za zadanie wprowadzić modelarstwo lotnicze do szkół podstawowych, a prace związane z prawdziwymi konstrukcjami lotniczymi do gimnazjów i liceów technicznych. Naturalnie, współdziałano z władzami lotnictwa cywilnego. W roku ubiegłym 100 tys. dzieci i młodzieży szkół podstawowych budowało balsowe szkolne modele latające. Na zakończenie roku obok świadectw szkolnych dzieci francuskie otrzymały odpowiednie dyplomy ukończenia kursu pierwszego lotniczego wtajemniczenia. Jak wynika z dostępnych danych, sekcje modelarskie aeroklubów francuskich skupiają łącznie 10 tys. członków. Łączna natomiast liczba młodzieży, zajmująca się modelarstwem i pracami techniczno-lotniczymi, sięga 200 tys.

Oprócz zgrupowań modelarskich w szkołach i aeroklubach istnieją we Francji kluby naukowe, przeznaczone dla dzieci i młodzieży. Narodowa Federacja Klubów Naukowych (FNCS) ma swą siedzibę w Paryżu, w „Pałacu Wynalazków". Prowadzi ona pracę z dziećmi od lat 9 do 13 i młodzieżą od 14 do 20 lat. W grupie pierwszej organizowane są np. kolonie letnie, na których pod kierownictwem specjalistów-pedagogów dzieci zapoznają się ze zjawiskami fizycznymi w otaczającym świecie, uczą się obserwować faunę i florę i badać ich tajniki. W grupie drugiej organizowane są specjalistyczne obozy letnie poświęcone np. astronautyce, astronomii, ekologii, meteorologii i geologii. I tutaj młodzież wdrażana jest do samodzielnego myślenia, wyciągania wniosków z poczynionych obserwacji i doświadczeń. W prowadzeniu prac naukowo-badawczych uczestniczą specjaliści z poszczególnych dziedzin nauki i techniki. Ustanowiona doroczna nagroda naukowa (dotacja zjednoczenia Philipsa) jest zachętą do wzbogacania wiadomości zdobywanych w szkole i wyławia talenty. Niezwykle interesujące prace prowadzą francuskie młodzieżowe kluby kosmiczne zrzeszone w Narodowym Stowarzyszeniu Klubów Kosmicznych (ANCA) i znajdujące się pod patronatem Narodowego Centrum Badań Kosmicznych (CNES). W każdym rejonie administracyjnym Francji znajduje się co najmniej jeden klub, a w rejonie Paryża istnieje 10 klubów.

4 czerwca w pawilonie CNES, w którym zgromadzono wszystko co związane jest z francuskim programem kosmicznym, odbyła się uroczystość wręczenia nagród ufundowanych przez Zjednoczenie Francuskiego Przemysłu Lotniczego i Kosmicznego (GIFAS). Nagrody otrzymali młodzi konstruktorzy, członkowie 8 klubów kosmicznych, których prace pokazano w pawilonie CNES na wydzielonym, dużym stoisku. W komisji sędziowskiej oceniającej prace byli przedstawiciele zjednoczeń i wytwórni. Przewodniczył Marcel Chassagny, prezes i dyrektor naczelny zakładów Matra oraz honorowy prezes GIFAS. Wszystkie prace młodych konstruktorów poświęcone są technice rakietowej. Pokazano zatem rakiety doświadczalne z bogatym wyposażeniem pomiarowo-badawczym, przedstawiono podzespoły rakiet, wyrzutnie, systemy zapłonowe, pomiarowe i odzyskowe. Uzupełniono ekspozycję klasycznymi modelami rakiet z systemem startowym stosowanym powszechnie podczas zawodów.

Rakiety doświadczalno-badawcze to obiekty dość duże (2—3 m długości) wyposażone w silniki fabryczne produkcji lub też innej, ale atestowanej przez CNES. Rakiety te oczywiście nie mają nic wspólnego z modelami. Są one obiektami podlegającymi identycznym przepisom bezpieczeństwa jak rakiety wielkie. Typowa np. rakieta doświadczalna z silnikiem „Chamois" ma układ jednostopniowy, masę startową 10 kg, unosi ładunek 6 kg, a silnik rozwija ciąg 900 N w czasie 2,5 s. Rakieta uzyskuje wysokość około 1 500 m lecąc z prędkością 900 km/h. Osiem klubów, które tutaj przedstawiają prace swych członków to: Stowarzyszenie Naukowe Sainte Marie et Institut Lemonier z Caen —

zajmujące się zachowaniem rakiety podczas jej obrotu na osi podłużnej. Silnik „Elan". Start — sierpień 1977; Zespół Amatorów Budowy i Badania Rakiet z Paryża — zajmuje się zagadnieniami aerodynamiki w zakresie M=0,8 i 1,2 przy użyciu dwustopniowej rakiety „Axor-III", wyposażonej w silniki Loup-Garu. Start zrealizowano 28 listopada 1976 roku z Ile du Levant; Zespół Badania Łączności Kosmicznej — z Issy-les-Moulineaux — prowadzi doświadczenia nad drganiami podzespołów rakiety. Start zrealizowano 29 sierpnia 1976 r.; Zespół Naukowy z Arras — pomiary poszczególnych faz toru lotu rakiety i jej obrotów wokół osi podłużnej. Start zrealizowano 29 sierpnia 1976 r.; Klub Massilia z Marsylii — prowadzi badania toru i prędkości lotu. Przewidziany start w 1978 r.; Sekcja Badań Kosmicznych z Chalon-sur-Marne — prowadzi badania prędkości kątowych, drgań i zabudowuje kamerę foto na rakiecie dwustopniowej. Start w lipcu 1977 r.; Sekcja Badań Techniki Kosmicznej w Ville d'Avray — prowadzi pomiary wysokości metodą dopplerowską. Start odbył się w lipcu bieżącego roku. Starty rakiet doświadczalnych, dodam, prowadzone są wyłącznie na poligonach wojskowych, co gwarantuje zachowanie bezpieczeństwa.

Kiedy oglądam wystawione rakiety, a szczególnie ich świetnie przygotowane wyposażenie elektroniczne, przypominają mi się lata pionierskie zespołu krakowskiej AGH sprzed 20 prawie lat...

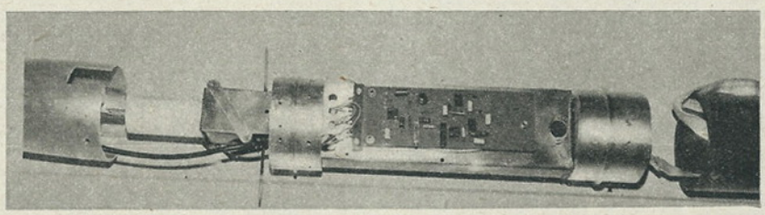
Nie czas tu na sentymenty. Oto rakieta „Axor-III", dzieło jednego z najstarszych klubów Garef-Paris założonego w 1901 roku jako „stowarzyszenie dla wypełniania wolnego czasu młodzieży poprzez prace naukowe". Obecnie ten klub naukowy zrzesza młodzież w dwóch grupach wiekowych: 16 i 19—20 lat. Najmłodsi (garef-junior) mogą zajmować się elektroniką i współuczestniczyć w doświadczeniach z rakietami i balonami-sondami. Grupa starsza (garef-senior) wykonuje samodzielne doświadczenia naukowe.

Ale wróćmy do rakiety. Rysunek jej i zdjęcia podaję obok. A oto dane szczegółowe: całkowita masa startowa — 72,6 kg, ładunek użyteczny — 16,170 kg, masa I stopnia — 28,8 kg, 2 silniki „Loup Garou" (CNES), ciąg — 9 000 N, masa paliwa stałego — 9,5 kg, czas budowy rakiety — 7 500 h. Wyposażenie elektroniczne: 1 nadajnik 7,97 MHz 3 W, 1 nadajnik 241,33 MHz 3 W, 18 oscylatorów dla pomiarów naprężeń, 3 mostki pomiarowe naprężeń, 3 przyspieszeniomierze potencjometryczne, 4 termistory powierzchniowe, 3 przyspieszeniomierze piecoelektryczne. Pomiary: wysokość lotu, przyspieszenie na osiach X, Y, Z; drgań na osiach X, Y, Z; temperatury zewnętrznej kadłuba. Osiągi: prędkość max. — 600 m/s M=1,89, pułap max. — 6 317 m, czas lotu do pułapu — 34 s, całkowity czas lotu — 12 min. 59 s, prędkość lądowania (rakieta wodowała na morzu) — 8 m/s, rozrzut — 8,6 km.

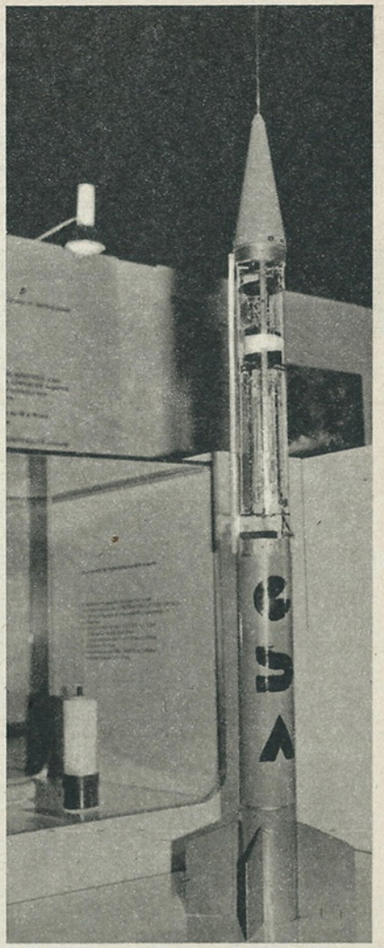
Francuskie kluby kosmiczne korzystają z publikacji wydawanych przez CNES, między innymi z kwartalnika „Espace Information" będącego informatorem również w zakresie wielkiej techniki rakietowej w kraju i za granicą.

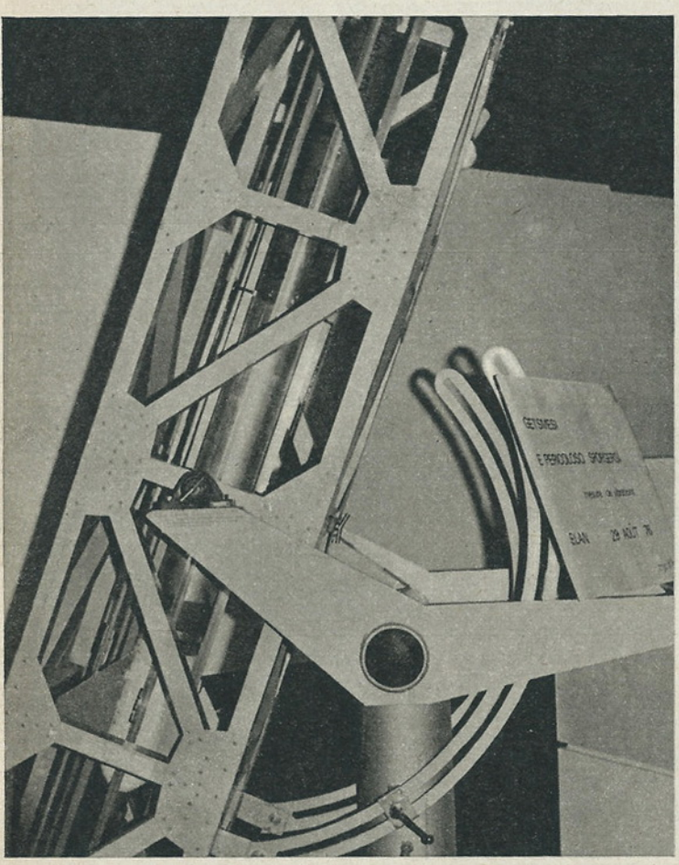
W sumie — prace młodzieży, szczególnie dotyczące pomiarów, badań, budowy wyposażenia elektronicznego dla rakiet doświadczalnych prowadzone są na wysokim poziomie. Fakt, iż prace te znalazły poczesne miejsce na wystawie międzynarodowej w pawilonie reprezentującym osiągnięcia techniki kosmicznej Francji, świadczy o ich znaczeniu.

Opuszczam gościnny pawilon CNES, ale przeróżne myśli krążące wokół popularyzacji techniki kosmicznej w naszym kraju nie dają mi spokoju.

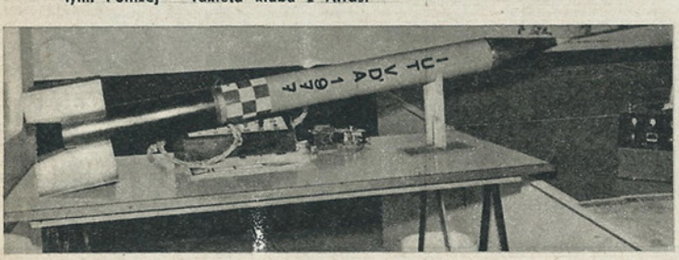


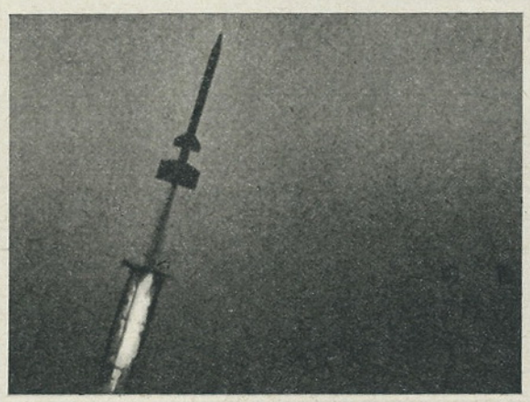
Wyposażenie telemetryczne jednej z rakiet. Pomiar prędkości i przyspieszenia. Obok — średniej wielkości rakieta doświadczalna na stoisku CNES.



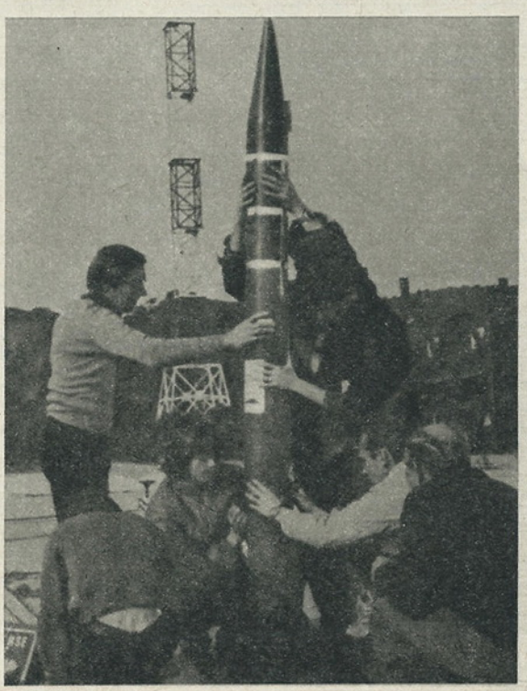


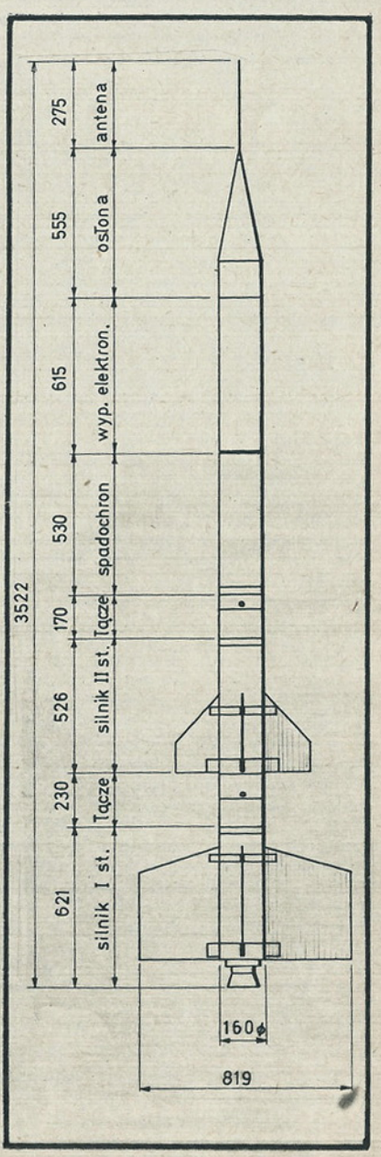
Rakieta klubu z Issy-les-Moulineaux na wyrzutni. Startowała w roku ubiegłym. Poniżej — rakieta klubu z Arras.





Rakieta „Axor-III". U dołu — przygotowywanie do startu. Powyżej — start przeprowadzony w listopadzie 1976 r. z l'Ile du Levant. Obok — plan rakiety. Foto: Garet.





DZIEJE ESKADR 3

JERZY PAWLAK

31 eskadra rozpoznawcza

Następnego dnia wczesnym rankiem (12 września) por. Sukiennik zdecydował się odlecieć z lotniska Skniłów, dowiedziawszy się uprzednio w sztabie lotniczym o nowym miejscu postoju 31 eskadry. W końcu kpt. Nikonow otrzymał dodatkowo dwa „Karasie", które jednak wymagały niezwłocznego przeglądu technicznego silnika i płatowca jak również uzupełnienia uzbrojenia.

13 WRZEŚNIA. Około 1.00 w nocy dowódca 31 eskadry otrzymał rozkaz zbombardowania nieprzyjacielskiej kolumny pancernej, jadącej z kierunku Jarosławia. Ponieważ jednostka nie miała bomb (o czym wiedział sztab z meldunku kpt. Nikonowa), dowódca eskadry otrzymał rozkaz pobrania bomb na lotnisku 56 Eskadry Obserwacyjnej, odległej około 60 km od Batiatycz. Wysłany samochód powrócił z bombami, ale o ciężarze 12,5 kg. Zaskoczony tym kpt. Nikonow zwrócił się do dowódcy lotnictwa armijnego z zapytaniem: „...Jak bombardować broń pancerną nieprzyjaciela bombami 12,5 kg?..." Odpowiedź brzmiała: „...Więcej chodzi o efekt moralny. Podtrzymać na duchu własną broń pancerną, walczącą na tym odcinku oraz pokazać nieprzyjacielowi, że lotnictwo nasze działa..."

Dowódca eskadry dysponował zaledwie dwoma sprawnymi „Karasiami" i jedną „Czaplą". O świcie więc wysłał na wykrycie kolumny pancernej wroga załogę w składzie: ppor. obs. Nowicki i st. sierż. pil. Korzeniowski, która na samolocie „Czapla" umiejscowiła poszukiwaną jednostkę pancerną, maszerującą szosą Jarosław—Lubaczów. Na bombardowanie kpt. Nikonow wysłał 2 „Karasie" z załogami: ppor. obs. Nowicki, st. sierż. pil. Korzeniowski i strz. sam. pchor. obs. rez. Pszenny; ppor. obs. Szczepański, kpr pil. Kuźniacki i strz. sam. kpr. Lis. Z wyprawy nie wróciła załoga ppor. Nowickiego *. W trakcie bombardowania polskie załogi (za drugim startem na bombardowanie — pierwszy rejs z bombami wypadł pomyślnie i obie załogi powróciły na lotnisko załadowały bomby i nie dając się zmienić innym załogom poleciały ponownie nad cel) zostały zaatakowane przez Messerschmitty. Niemieckie serie były celne. W płomieniach spadł „Karaś" rozbijając się na polu koło wsi Czaplaki w pow. lubaczowskim. Zginęli na polu chwały śmiercią lotnika: ppor. obs. Leon Nowicki, st. sierż. pil. Konstanty Korzeniowski i strz. sam. pchor. rez. obs. Mariusz Pszenny.

Druga załoga natomiast, schodząc zakrętami do lotu koszącego, uniknęła szczęśliwie smug ognia niemieckich myśliwców (jedynie ppor. Szczepański został dwukrotnie ranny w rękę) i na mocno postrzelanym „Karasiu" osiągnął lotnisko meldując o zestrzeleniu samolotu ppor. Nowickiego. (W 1970 r. społeczeństwo Ziemi Lubaczowskiej ufundowało pomnik poległym lotnikom, odsłonięty w Lubaczowie).

14 WRZEŚNIA dowódca 31 eskadry, wykonując rozkaz przeniósł się na lotnisko Kozówka k. Brzeżan. Poprzedniego dnia został wysłany rzut kołowy, pozostawiając jedynie 1 samochód z obsługą i paliwem. Nowe lotnisko było usytuowane 8 km na płn.-wschód od m. Brzeżany.

15 WRZEŚNIA. Zarówno 14 jak i 15 września kpt. Nikonow nie otrzymał żadnego zadania do wykonania. Należy stwierdzić, że nasilenie działań bojowych eskadry malało ze względu na niedostateczną ilość samolotów i ustawiczny brak paliwa, które prawie zawsze trzeba było — jak wspomina kpt. Nikonow — zdobywać siłą. Ponadto ustawicznie rwąca się łączność z dowódcą lotnictwa armijnego uniemożliwiała w sposób zasadniczy użycie eskadry dla wykonania jakiegokolwiek zadania.

Bardzo charakterystyczny jest meldunek płk. Tuśkiewicza, który tak wspomina ten ciężki okres: „...Wykonuję rozpoznanie na korzyść gen. Sosnkowskiego i wyniki eskadry zrzucamy po osi marszu własnych wojsk. Zorientowanie się w sytuacji jest bardzo trudne, gdyż oddziały własne maszerują nocami. Dnia 12.09. byłem w Kosowie w dowództwie lotnictwa, gdzie z mjr. Sz. (mjr Szul — przyp. J. P.) omówiłem sprawę wycofania eskadr do Rumunii w przypadku zaistnienia takiej konieczności. Odnoszę wrażenie, że Naczelne Dowództwo straciło możność dowodzenia. Pod Brzeżanami znalazły się resztki dyonów myśliwskich ze wszystkich pułków. Są bez amunicji i materiałów pędnych..."

Ta szczera wypowiedź dowódcy lotnictwa armijnego bardzo wymownie charakteryzuje ówczesną sytuację jednostek bojowych lotnictwa polskiego na płd. wschodzie kraju, które nie tylko musiały latać na zadania, ale same wyszukiwać paliwo, żywność itp., a także niejednokrotnie... odnajdywać sztaby w celu uzyskania bieżących rozkazów.

16 WRZEŚNIA załogi wykonały 2 loty rozpoznawcze: kolumn wroga posuwających się w kierunku Lwowa: od północy przez Jaworów oraz od południa przez Sambor. Wyniki rozpoznania miały załogi przekazać gen. Sosnkowskiemu, którego miejsce postoju było podane. Niestety, załogom nie udało się odszukać awizowanego miejsca postoju dowódcy Frontu Południowego, mimo przeszło godzinnego latania. (Okazało się, że w tym dniu kwatera gen. Sosnkowskiego była zupełnie gdzie indziej.) W godzinach południowych eskadra odebrała z lotniska Stanisławów 2 „Karasie" jako uzupełnienie, lecz bez uzbrojenia i wyposażenia.

17 WRZEŚNIA w godzinach rannych kpt. Nikonow otrzymał rozkaz przesunięcia eskadry na płd. wschód od m. Stanisławów. Ponieważ nie podano lądowiska, kpt. Nikonow wysłał dwa samoloty aby wyszukały odpowiedni teren. Wobec tego, że przez dłuższy czas lotnicy nie wracali z rozpoznania — kpt. Nikonow zwrócił się telefonicznie do dowódcy lotnictwa armijnego z prośbą o pozwolenie na przerzut eskadry w dniu następnym. A oto tekst tej rozmowy, charakteryzującej tamte dramatyczne dni (ze sprawozdania kpt. Nikonowa):

„...Nie widząc możliwości przerzucenia eskadry w dniu dzisiejszym, zwróciłem się telefonicznie do do płk T. (płk Tuśkiewicz — przyp. J. P.) z prośbą o pozwolenie przeniesienia eskadry w dniu następnym. Płk T. strasznie się zdziwił, że jestem jeszcze na lotnisku i zapytał dlaczego nie odleciałem do Rumunii. Na moją odpowiedź, że nie otrzymałem takiego rozkazu, jeszcze bardziej zdziwiony nakazał natychmiastowy odlot do Rumunii, podając jednocześnie trasę marszu rzutu kołowego. Rozkaz otrzymałem o godz. 16.15, a o godz. 16.50 wystartowałem z eskadrą, lądując w Czerniowcach o godz. 18.00 w pełnym zmroku. Przelot odbył się na resztkach benzyny, ponieważ w ostatnich dniach zaopatrzenie w materiały pędne nie istniało..."

Należy dodać, że podczas przelotu do Czerniowiec zagubiła się z nieznanych przyczyn załoga samolotu pilotowanego przez kpr. pil. Daczkę, a załoga w składzie: por. Sukiennik, ppor. Waroński i kpr. Starosta odleciała do Czerniowiec 18 września 1939 r. o 9.00 rano.

Piękna bojowa karta 31 Eskadry Rozpoznawczej w wojnie 1939 r. przypieczętowana krwią poległych załóg — została zakończona...

Wojnę Obronną Polski w 1939 r. 31 Eskadra Rozpoznawcza odbyła w następującym składzie:

Dowódca Eskadry — kpt. pil. Witalis Nikonow

PILOCI: ppor. Jan Orzechowski, ppor. Józef Waroński, pchor, Stefan Maciejewski, pchor. Władysław Makarewicz, st. sierż. Konstanty Korzeniowski, kpr. Jan Daczka, kpr. Leon Kegel, kpr. Andrzej Kuźniacki, kpt. Ignacy Rabiega, kpr. Edmund Rozmiarek, kpr. Franciszek Sobkowiak, kpr. Jan Wiensko.

OBSERWATORZY: por. Henryk Możdżeń (z-ca dowódcy eskadry), por. Kazimierz Joszt, por. Tadeusz Kołodziejski, por. Antoni Soroko, por. Jerzy Sukiennik, ppor. Wacław Białkiewicz, ppor. Olgierd Łuczkowski, ppor. Leon Nowicki, ppor. rez. Spytek Pstrokoński, ppor. Adam Szajdzicki, ppor. Stefan Szczepański, ppor. Marian Wójtowicz, pchor. rez. Stefan Pigułowski, pchor. rez. Mariusz Pszenny.

STRZELCY SAMOLOTOWI: kpr. Stanisław Jarzembowski, kpr. Stanisław Lis, kpr. Józef Rek, kpr. Józef Starosta, kpr. Feliks Zemler, ts. szer. Czesław Pelik, st. szer. Józef Skórczyk.

Oficer techniczny eskadry — werkmistrz Bolesław Kaszyński; szef mechaników — st. majster wojsk. Jan Hobat; szef adm. eskadry — st. sierż. Marcin Staszewski.

Wyposażenie 31 eskadry: 9 samolotów PZL-23 „Karaś" + 1 RWD-8; uzupełnienie: 4 „Karasie", 2 RWD-14 „Czapla", 1 RWD-13, 2 RWD-8.

W wyniku bardzo intensywnej i ofiarnej działalności załogi 31 Eskadry Rozpoznawczej w dniach 1—17 września 1939 r. działając bez własnego lotnictwa myśliwskiego nad terenem własnym i nieprzyjaciela wykonały:

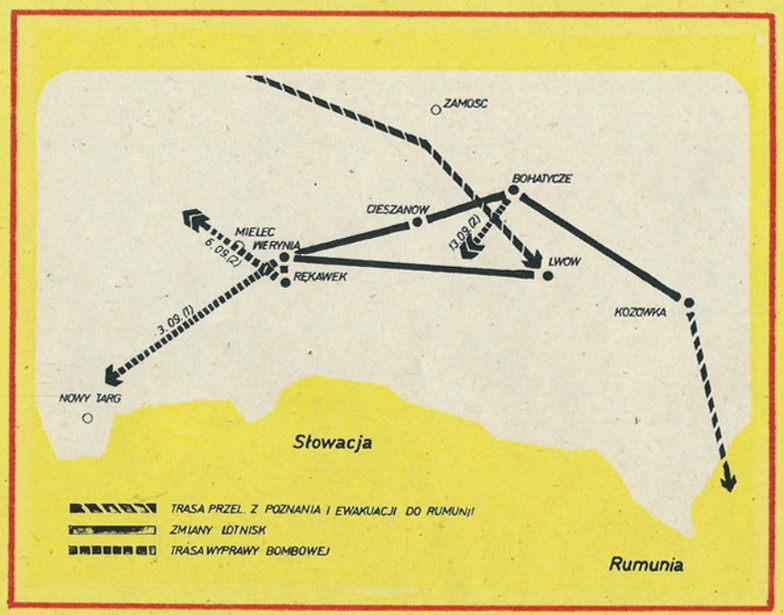
- 5 wypraw bombowych (zrzucając ogółem ładunek około 8 ton bomb)
- 20 zadań rozpoznawczych (w tym 6 nad terytorium wroga)
- 4 loty łącznościowe.

Poniosły przy tym następujące straty w personelu latającym i samolotach:

- 6 zabitych
- 3 zaginionych (podczas przelotu do Rumunii w dn. 17.09. 39 r.)
- 3 w niewoli
- 9 samolotów PZL-23 „Karaś", 1 RWD-14 „Czapla", 1 RWD-8.

Do działań wojennych z dniem 1 września 1939 r. weszła 31 Eskadra Rozpoznawcza w uszczuplonym składzie o 1 samolot „Karaś" rozbity podczas przymusowego lądowania w trakcie przelotu w dniu 27.08. 1939 r. Mimo tego załogi przyjęły i podjęły bardzo trudny i odpowiedzialny obowiązek wykonywania różnorodnych zadań jak

Szkic tras przelotu i ewakuacji, tras wypraw bombowych i zmiany lotnisk 31 eskadry rozpoznawczej we wrześniu 1939 r.



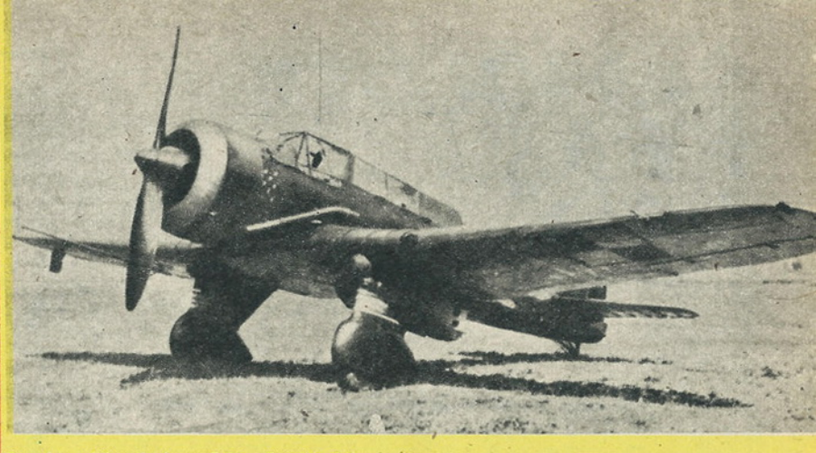
rozpoznania, bombardowanie niemieckich zgrupowań pancernych oraz loty łącznościowe w obszarze operacyjnym armii KARPATY, MAŁOPOLSKA oraz Frontu Południowego. Przy rozległym zasięgu działania, obejmującym także i tereny nieprzyjaciela (Słowacja) oraz zróżnicowanych zadaniach, personel latający i naziemny dawał z siebie maksimum wysiłku i poświęcenia, które nie malało nawet w obliczu bolesnych strat załóg od pocisków nieprzyjaciela i własnych.

31 Eskadra Rozpoznawcza, działając bez własnej osłony myśliwskiej, dowodzona sprawnie przez kpt. pil. Witalisa Nikonowa, który mimo nawału obowiązków osobiście kilkakrotnie dowodził wyprawami bombowymi, stanęła na wysokości powierzonych zadań, wykonując dokładnie, odważnie, a nawet czasem brawurowo wszystkie zlecone rozkazy, dając piękny przykład spełnienia bez reszty lotniczego i żołnierskiego obowiązku.

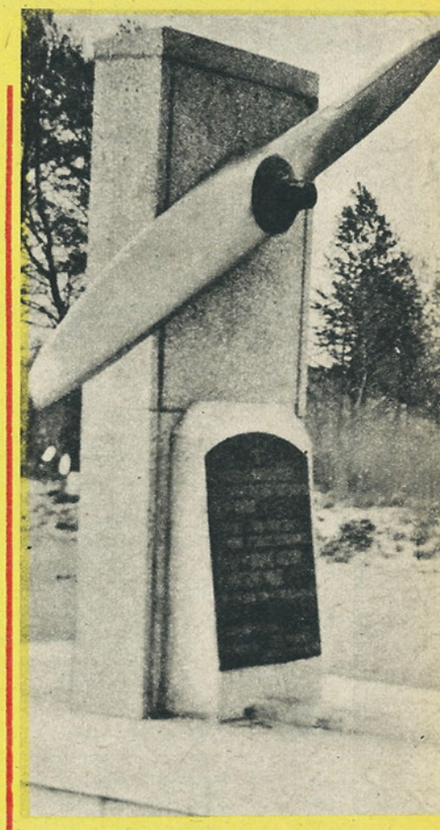
To wszystko stało się za sprawą wysokiego morale, głębokiego patriotyzmu oraz doskonałego wyszkolenia dowódców, załóg i personelu naziemnego, który w niesłychanie ciężkich warunkach wojny 1939 r. potrafił zawsze zapewnić sprawność i używalność samolotów eskadry, pozostałego sprzętu lotniczego i innego.

Dalsze losy personelu latającego 31 Eskadry Rozpoznawczej

1. **Kpt. pil. Witalis Nikonow, dowódca eskadry (1903 — 11.01. 1941).** Po przybyciu do Anglii zostaje skierowany do 308 Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego. Ginie w locie treningowym na samolocie „Master I" koło m. Kirby Corner. Przyczyna wypadku — nieznana. Pochowany w Bagington, Wielka Brytania, gr. 5.
2. **Por. obs. Henryk Możdżeń, zastępca dowódcy eskadry (1906 — 3.09.1939).** Ginie w locie rozpoznawczym od ognia własnej obrony przeciwlotniczej. Pochowany w m. Krzyż k. Tarnowa.
3. **Por. obs. Kazimierz Joszt (1910 — 31.10.1942).** W Anglii lata bojowo w składzie 305 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Wielkopolskiej. Ginie w locie na minowanie rejonu L'Orient. Pochowany w Kerentroi, Francja, gr. zbiorowy nr 35—38.
4. **Por. obs. Tadeusz Kołodziejski.** Dalsze losy nie są znane.
5. **Por. obs. Antoni Soroko.** Zestrzelony podczas bombardowania niemieckiej kolumny pancernej w dniu 3.09.1939 r., dostaje się do niewoli. Dalsze losy nie są znane.
6. **Por. obs. Jerzy Sukiennik (1912 — 5/6.08.1941 r.).** Ginie w wyprawie bombowej nad Frankfurt n. Menem — Aachen, zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą nad Belgią. Pochowany w Charleroi, Belgia, CM. działka 1, rząd 7 gr. 1A. Latał w składzie 305 Dywizjonu Bombowego.
7. **Ppor. obs. Wacław Białkiewicz.** Dalsze losy po przekroczeniu granicy rumuńskiej nie są znane.
8. **Ppor. obs. Olgier Łuczkowski.** W Anglii bierze udział w lotach w 305 Dywizjonie Bombowym, latając jako strzelec samolotowy i wyróżniając się dużą odwagą i brawurą. Dalsze losy nie są znane.
9. **Ppor. obs. Leon Nowicki (1911 — 13.09.1939 r.).** Ginie w locie bojowym podczas bombardowania niemieckiej kolumny pancernej. Pochowany w m. Lubaczów, woj. przemyskie.
10. **Ppor. rez. obs. Spytek Mirosław Pstrokoński (1906 — 3.09.1939 r.).** Ginie w locie rozpoznawczym od ognia własnej obrony przeciwlotniczej w rejonie Mościc. Pochowany w m. Krzyż k. Tarnowa.
11. **Por. obs. Adam Szajdzicki.** W Anglii lata bojowo w 305 Dywizjonie Bombowym. Dalsze losy nie są znane. Przebywa zagranicą.
12. **Ppor. obs. Stefan Szczepański.** Dalsze losy po przekroczeniu granicy rumuńskiej nie są znane.
13. **Ppor. obs. Marian Wójtowicz.** Dalsze losy po przekroczeniu granicy rumuńskiej nie są znane.
14. **Ppor. pil. Jan Orzechowski (1905 — 26.02.1942 r.).** Po przybyciu do Anglii otrzymuje przydział do 305 Dywizjonu Bombowego. Ginie podczas wyprawy bombowej nad Kilonię. W locie powrotnym uszkodzony przez obronę przeciwlotniczą, samolot ląduje w nocy na terenie nieprzyjaciela, eksplodując przy zetknięciu się z ziemią koło m. Apenwade, Tonden (Dania). Pochowany na cmentarzu cywilnym w m. Aabenraa (Dania), rząd I, gr. 12.
15. **Ppor. pil. Józef Waroński (1907 — 25.09.1940 r.).** W Anglii lata bojowo w 301 Dywizjonie im. Ziemi Pomorskiej od chwili jego zorganizowania. Ginie w nocy z 24 na 25 września 1940 r. w locie powrotnym z wyprawy bombowej nad Boulogne. Samolot został uszkodzony po ataku myśliwca nocnego. Pilot decyduje się dociągnąć do macierzystego lotniska Swinderby, ale w rej. Honington następuje awaria silników. Lądując w ciemnościach w przygodnym terenie, samolot rozbija się i załoga ginie. Pochowany w Honington, Wielka Brytania, CM.
16. **Pchor. pil. Stefan Maciejewski.** W Anglii lata bojowo w 308 Dywizjonie Myśliwskim. W dniu 17.07.1941 r. podczas lotu patrolowego w rej. Boulogne — St. Omer, w wyniku walki powietrznej zostaje zestrzelony i dostaje się do niewoli. Dalsze losy nie są znane.
17. **Pchor. pil. Władysław Makarewicz (1915 — 26.11.1940 r.).** Ginie w wypadku lotniczym w Anglii, w trakcie przeszkalania w 12 OTU w Benson. Pochowany w Benson, Churchyard, Wielka Brytania, gr. 9c.
18. **Pchor. rez. Stefan Pigułowski.** Zestrzelony podczas bombardowania w dniu 3.09. 1939 r. w rej. Chabówki kolumny pancernej nieprzyjaciela i dostaje się do niewoli. Dalsze losy nie są znane.
19. **Pchor. rez. obs. Mariusz Pszenny (1912 — 13.09.1939 r.).** Ginie w trakcie bombardowania niemieckiej kolumny pancernej. Pochowany w m. Lubaczów, woj przemyskie.
20. **St. sierż. pil. Konstanty Korzeniowski (1900 — 13.09 1939 r.).** Ginie w trakcie bombardowania niemieckiej kolumny pancernej. Pochowany w m. Lubaczów, woj. przemyskie.
21. **Kpr. pil. Jan Daczka.** Zginął podczas przelotu do Czerniowiec w dniu 17.09.1939 r.
22. **Kpr. pil. Leon Kegel.** Dalsze losy nie są znane.
23. **Kpr. pil. Andrzej Kuźniacki** Dalsze losy nie są znane.
24. **Kpr. pil. Ignacy Rabiega.** Zestrzelony podczas bombardowania w 3.09.1939 r. w rej. Chabówki kolumny pancernej nieprzyjaciela i dostaje się do niewoli. Powraca do kraju po zakończeniu wojny.
25. **Kpr. pil. Edmund Rozmiarek 1915 — 23.09.1940 r.).** Po przybyciu do Anglii przechodzi przeszkolenie w 18 OTU. Ginie w nocnym locie ćwiczebnym w bardzo złych warunkach atmosferycznych, rozbijając się przy lądowaniu koło m. Ruffs Drive, Hucknall, Nottinghamshire. Pochowany w Hucknall, Notts, Wielka Brytania, gr. 4.
26. **Kpr. pil. Franciszek Sobkowiak (1914 — 30.10.1940 r.).** W Anglii otrzymuje skierowanie do 301 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Pomorskiej. Po wykonaniu kilkunastu lotów bojowych zostaje przydzielony wraz z innymi załogami polskimi do 138 Specjalnego Dywizjonu RAF. Ginie w locie do Polski. Samolot rozbił się między Hellern a Rowsland w Norwegii. Pochowany w Egersund, Norwegia, grób wspólny 11-B-8.
27. **Kpr. pil. Jan Wiensko (1915 — 3.09.1939 r.).** Ginie w locie rozpoznawczym od ognia własnej obrony przeciwlotniczej w rejonie Mościc. Pochowany w m. Krzyż k. Tarnowa.
28. **Kpr. strz. samol. Stanisław Jarzembowski (Jarzębowski), (1917 — 1.08.1942 r.).** W Anglii lata bojowo w 307 Nocnym Dywizjonie Myśliwskim Lwowskim. Ginie w locie ćwiczebnym: po wibracji jednego z silników samolot wchodzi w korkociąg. Po wyprowadzeniu za chwilę zapala się drugi silnik, zmuszając pilota do przymusowego lądowania w wyniku czego Jarzembowski ginie, a pilot — sierż. J. Malinowski zostaje ranny. Pochowany w Exter, Wielka Brytania, Hihter Cem. gr. 88.
29. **Kpr. strz. samol. Stanisław Lis (1914 — 19.08. 1942 r.).** W Anglii po odbyciu dodatkowego przeszkolenia strzeleckiego zostaje skierowany do 18 OTU. Ginie w locie ćwiczebnym: na skutek nagłego pogorszenia pogody i bardzo złej widoczności następuje zderzenie z wyniosłością terenu koło m. Chipping Campden, Oxford. Pochowany w Newark, Wielka Brytania, gr. o. 310a.
30. **Kpr. strz. samol. Józef Rek.** Dalsze losy nie są znane.
31. **Kpr. strz. samol. Józef Starosta.** Po przybyciu do Anglii otrzymuje przydział do organizującego się 307 Lwowskiego Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego, w którym wykonuje wiele lotów bojowych. Dalsze losy nie są znane.
32. **Kpr. strz. samol. Feliks Zemler (1915 — 25.07.1941 r.).** W Anglii lata bojowo w 300 Dywizjonie Bombowym im. Ziemi Mazowieckiej. Ginie podczas wyprawy bombowej nad Düseldorf w stopniu plut. rtg. Zestrzeleni nad celem. Pochowany w Reichswald Forest, RFN, CW. działka IX, rząd F, gr. 1.
33. **St. szer. strz. samol. Czesław Pelik.** W Anglii odbywa wiele lotów bojowych i operacyjnych w składzie 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego. Dalsze losy nie są znane.
34. **St. szer. strz. samol. Józef Skórczyk (1915 — 28.08.1844 r.).** Po przybyciu do Anglii zostaje skierowany do 301 Dywizjonu Bombowego, gdzie odbywa wiele lotów bojowych. Po przejściu 301 Dywizjonu do zadań specjalnych, lata z lotniska Bari (Włochy) nad kraje okupowane. Zaginął w locie ze zrzutami dla Powstania Warszawskiego na samolocie „Halifax". Prawdopodobnie zestrzelony w drodze powrotnej nad Adriatykiem.



Samolot wielozadaniowy P-23 „Karaś", który był na uzbrojeniu 31 eskadry myśliwskiej w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r.



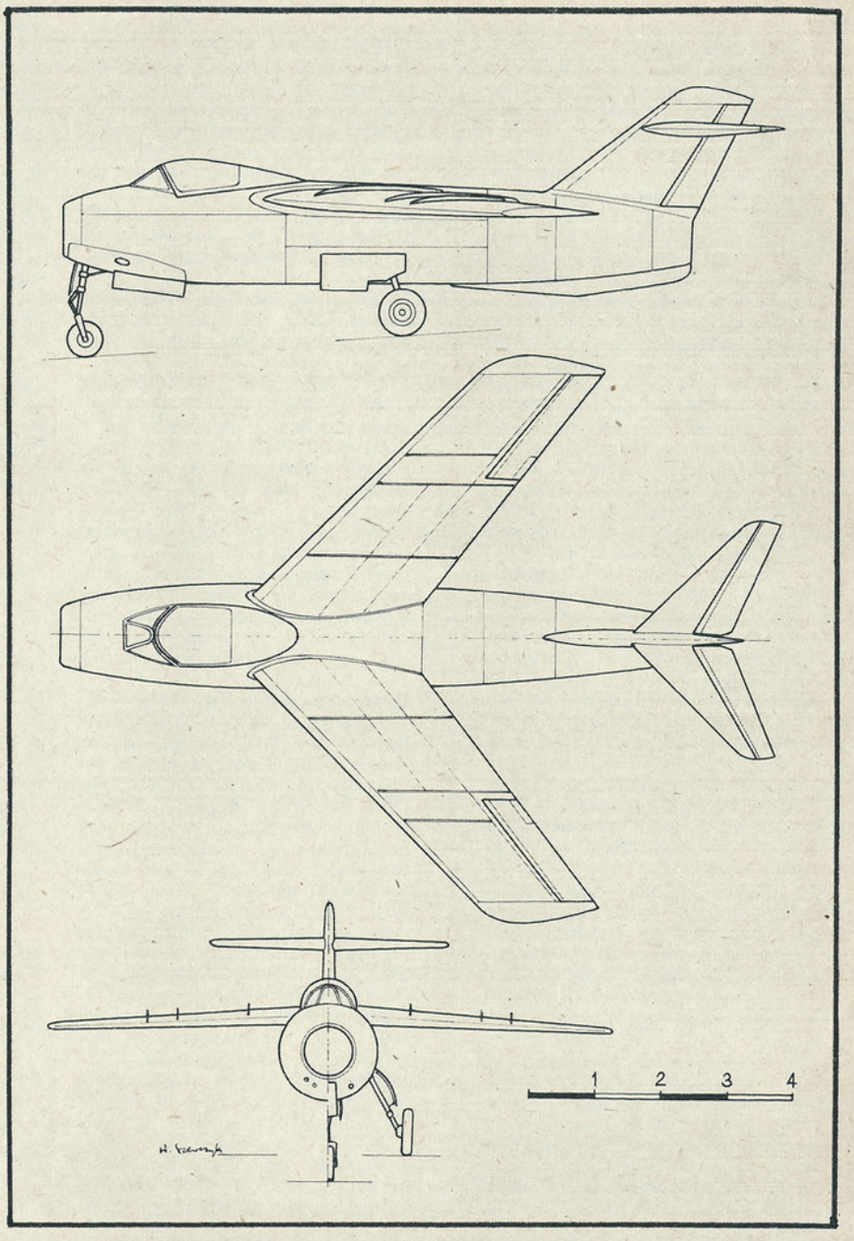
Pomnik pamięci poległej 13 września 1939 r. załogi 31 eskadry rozpoznawczej (ppor. obs. Leon Nowicki, st. sierż. pil. Konstanty Korzeniowski, pchor. rez. obs. Mariusz Pszenny), wzniesiony przez społeczeństwo Ziemi Lubaczowskiej (w m. Lubaczów w województwie przemyskim).

---

* Historyk Armii KARPATY, mgr Ryszard Dalecki stwierdza na podstawie dokumentów niemieckich, że wyprawa bombowa odbyła się w dniu 12.09.39 r. Autor podając datę 13.09.39 r. — oparł się na sprawozdaniu kpt. pil. W. Nikonowa.

SAMOLOTY KRAJU RAD

MYŚLIWIEC DOŚWIADCZALNY ŁA-176



S. Ławoczkin w 1944 r. przeprowadzał próby z napędem odrzutowym, umieszczając na swoim myśliwcu oznaczonym Ła-7R dodatkowy doświadczalny silnik rakietowy o ciągu 300 kG. Już po wojnie został zbudowany samolot Ławoczkina Ła-150 z silnikiem turboodrzutowym RD-10 (900 kG ciągu). Układ samolotu był podobny do znanych, pierwszych seryjnych odrzutowców radzieckich, ten silnik był umieszczony z przodu i miał wylot pod kadłubem. Piątka samolotów Ła-150 przeleciała nad Placem Czerwonym w Moskwie 1 maja 1947 r. razem z Mig-9 i Jak-15. Opóźnienie Ławoczkina w podjęciu prac nad odrzutowcami spowodowało, że mimo wielu doskonałych rozwiązań jakie wypróbował na swoich prototypach, wykorzystane one były w seryjnych samolotach Mig i Jak. Po odrzutowcu Ła-150 powstały jeszcze w 1946 r. kolejne ulepszone prototypy: Ła-152, Ła-154 i Ła-156 (całkowicie metalowe w odróżnieniu od Jaka-15). W połowie 1947 r. został oblatany Ła-160, pierwszy radziecki samolot ze skośnym skrzydłem (35°). Z silnikiem RD-10A (1 000 kG ciągu) osiągał 1 050 km/h na wysokości 5 700 m. Doświadczenia uzyskane podczas prób tego samolotu wykorzystano przy projektowaniu Miga-15 oraz Ła-168. Ten ostatni był lżejszy od Miga i niewiele ustępował w osiągach. Po drobnych przeróbkach i zmianach w wyposażeniu otrzymał oznaczenie Ła-174 i wszedł do produkcji sesyjnej jako Ła-15. Był to jedyny odrzutowiec Ławoczkina budowany seryjnie. Na początku 1948 r. przechodził wszechstronne próby Ła-174TK, posiadający niezwykłe na owe czasy cienkie skrzydło (5%). Osiągał on 965 km/h na wysokości 3 000 m. Kolejnym samolotem, który wniósł wiele nowego do rozwoju myśliwców był Ła-176, powstały przez dalsze udoskonalenie poprzednich samolotów. Skrzydło otrzymało skos 45°, zaś silnik zastosowano mocniejszy, konstrukcji W. Klimowa WK-1, o ciągu statycznym 2 700 kG. Na wiosnę 1948 r. rozpoczęły się próby nowego samolotu. Podczas lotów z prędkością zbliżoną do prędkości dźwięku występowały silne drgania, tak że nawet w jednym z lotów pilot Fiedotow stracił panowanie nad samolotem i ratował się na spadochronie. Na dalszych prototypach opanowano to zjawisko i dnia 26 grudnia 1948 r. pilot Fiedotow osiągnął prędkość dźwięku (M = 1) w locie ze zniżaniem od 10 000 m do 6 000 m. Podczas dalszych badań przeprowadzono jeszcze 6 lotów z prędkością równą M = 1. Próby samolotu Ła-176 dały wiele materiału do projektowania innych samolotów naddźwiękowych.

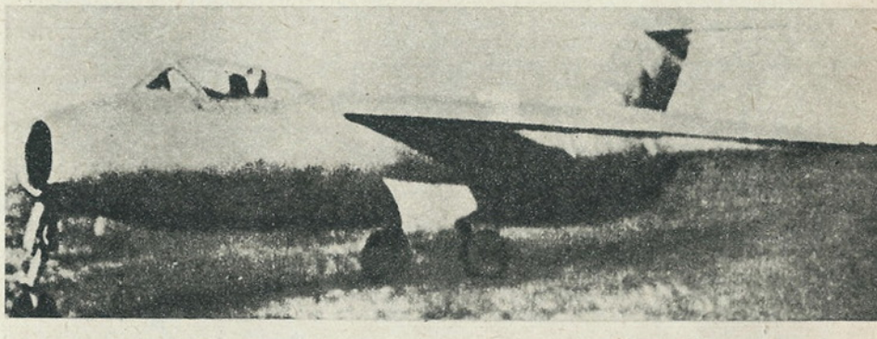
Ławoczkin zaprojektował jeszcze jeden naddźwiękowy samolot myśliwski Ła-190, (pierwszy z integralnymi zbiornikami w skrzydłach), ale on także pozostał w fazie prototypu.

Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa. Skrzydła zamocowane na grzbiecie kadłuba. Na każdym płacie po trzy grzebienie, zabezpieczające przed spływem strug wzdłuż płata (poprawa skuteczności lotek). Koła główne o wąskim rozstawie, chowane w kadłub.

Napęd: silnik turboodrzutowy WK-1 konstrukcji W. Klimowa rozwijający ciąg statyczny 2 700 kG.

Uzbrojenie. 1 działko kal. 37 mm i 2 działka 23 mm umieszczone pod wlotem powietrza.

WITOLD SZEWCZYK



DANE TECHNICZNE

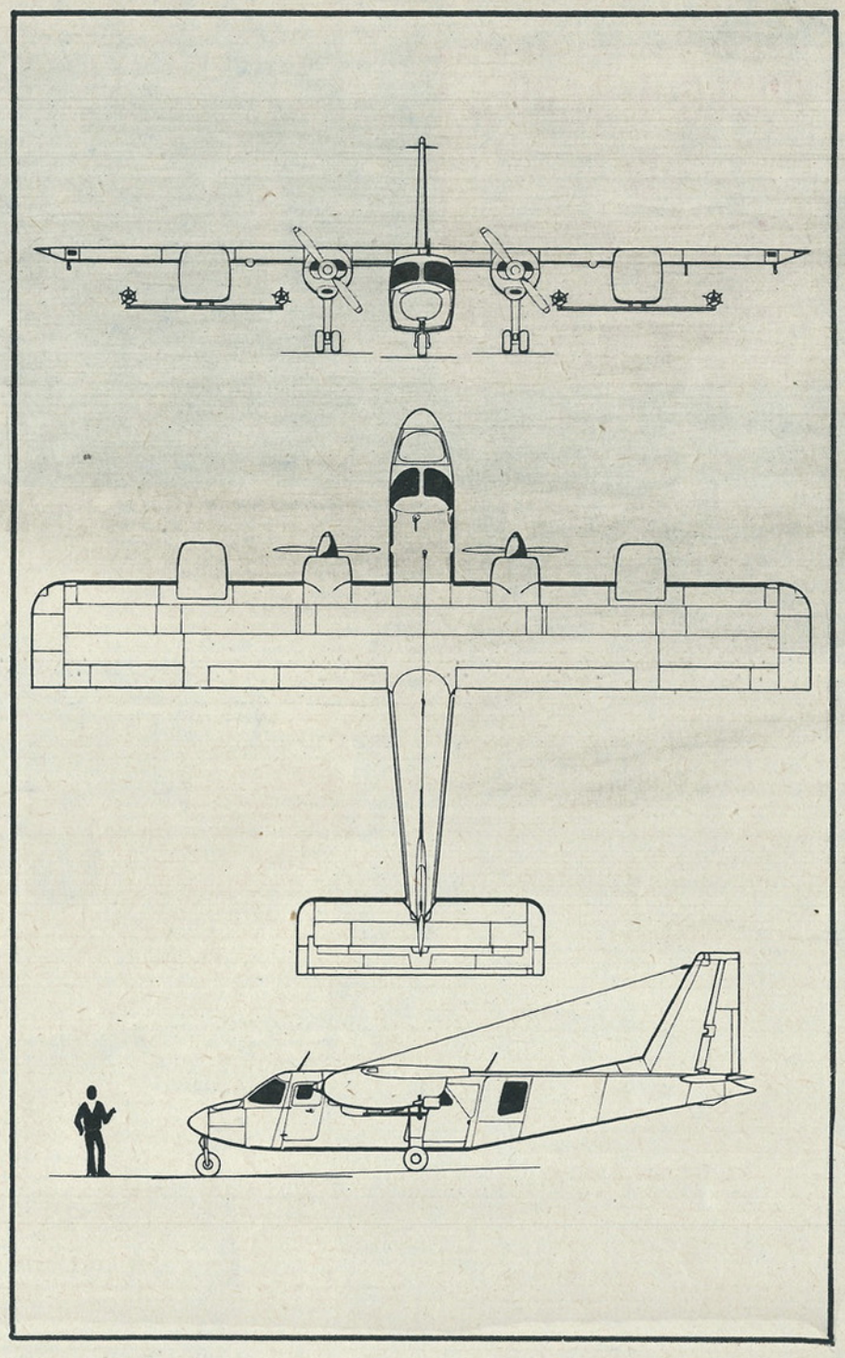
Wymiary: Rozpiętość — 8,59 m, długość — 10,97 m, pow. nośna — 18,25 m².

Masy: Nie publikowano.

Osiągi: Prędkość max. — 1 105 km/h, pułap — 15 000 m, max. czas lotu — 1 h 30 min.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT ROLNICZY „AGRO-ISLANDER"

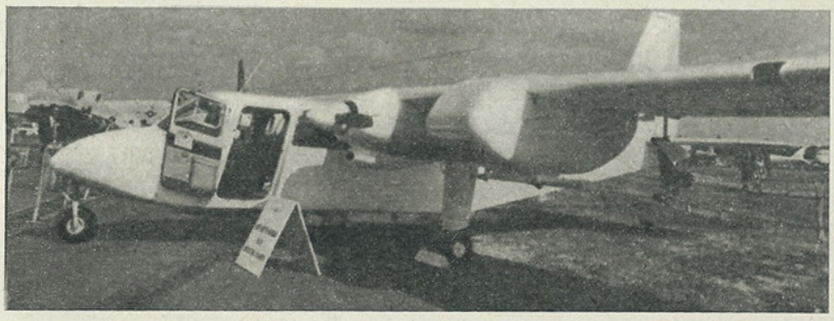


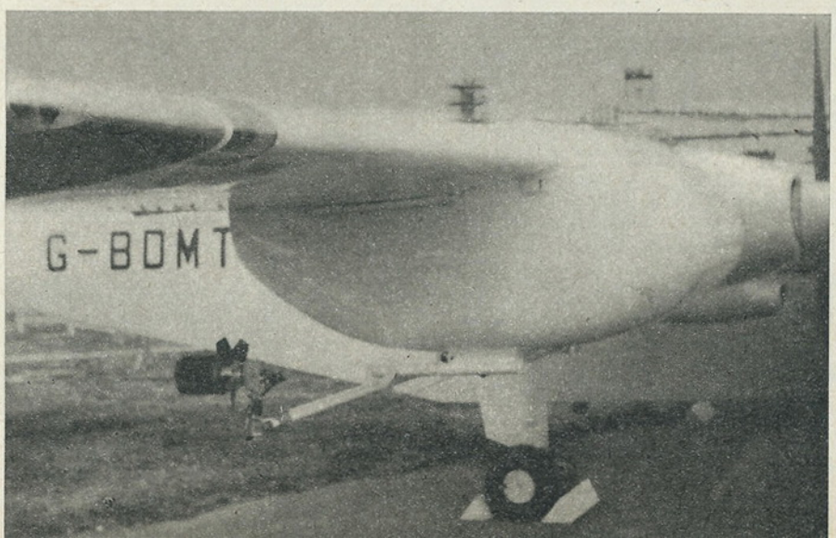
Wielozadaniowy lekki samolot dwusilnikowy Britten-Norman „Islander" (budowany również z licencji w Rumunii) cieszy się od szeregu lat dużą popularnością. Wyprodukowano już i sprzedano ponad 800 sztuk tego udanego samolotu w różnych odmianach i wersjach. Niektóre z nich były już omawiane („SP" n-ry: 16/1969, 7/1971, 49/1972, 38/1975). Ostatnio wytwórnia zapowiedziała dwie nowe wersje użytkowe, jedną do gaszenia pożarów lasów, a drugą do zastosowań agrolotniczych. Te właśnie wersje zostały pokazane na zeszłorocznym salonie w Farnborough. „Agro-Islander" jest dość niezwykłym samolotem rolniczym nie tylko dlatego, że jest to chyba jedyny w tej chwili dwusilnikowy samolot rolniczy na świecie, ale również dlatego, że zamiast jednego centralnego zbiornika chemikaliów w kadłubie, zastosowano dwa osobne zbiorniki podskrzydłowe (pod tym względem „Agro-Islander" przypomina nasz M-15). Wytwórcy twierdzą, że taki układ nie tylko zwiększa szczelność pasma chemikaliów, ale także zabezpiecza strukturę kadłuba od zanieczyszczeń chemikaliami, zmniejszając niebezpieczeństwo korozji. Poza tym pusty kadłub może być użyty do przewozu personelu naziemnego i sprzętu pomocniczego na nowe miejsce akcji, bez zdejmowania wyposażenia.

Wyposażenie rolnicze samolotu składa się z dwóch opływowych zbiorników chemikaliów o pojemności ok. 0,6 m³ każdy, zamocowanych pod skrzydłami samolotu. Mogą one służyć zarówno do ciekłych jak i do sypkich chemikaliów. Do zbiorników od dołu przymocowuje się wymienne wyposażenie robocze, zależnie od wersji. Do oprysków grubokroplistych o wydatku 200 — 1 000 l/min stosuje się długie, skośnie ustawiane belki-rury z rozmieszczonymi wzdłuż nich rozpryskiwaczami „Transland". Tej samej firmy jest również napędzana wiatraczkiem pompa podająca. Do drobnokroplistych oprysków o małym wydatku służą wirowe atomizery umieszczone na końcach krótkiej poprzecznej rury umocowanej pod zbiornikiem. Zasilanie pompą elektryczną. Do rozrzucania chemikaliów sypkich (np. nawozów) służą rozpylacze z poprzecznym dozownikiem obrotowym. Mogą być też zastosowane rozpylacze skrzydełkowe. Oprócz zbiorników całe wyposażenie rolnicze jest typowe i pochodzi ze znanych firm.

BN-2A-26 „Islander" jest dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatowcem konstrukcji metalowej. Skrzydło proste, bez skosu i bez wzniosu, ze stałym profilem NACA 23012 na całej rozpiętości. Konstrukcja dwudźwigarowa. Kadłub o przekroju prostokątnym może pomieścić oprócz pilota 9 pasażerów. Usterzenie wolnonośne klasyczne. Podwozie trójpodporowe, niechowane. Podwozie główne na wolnonośnych goleniach, dwukołowe. Napęd stanowią dwa sześciocylindrowe, płaskie silniki tłokowe Lycoming 0-540 po 190 kW (260 KM). Śmigła dwułopatowe, przestawialne o średnicy 2,04 m. Zbiorniki integralne w skrzydłach o łącznej pojemności 520 l.

(J. S.)





DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość 14,92 m, długość — 10,90 m, wysokość — 4,10 m, pow. nośna — 30,2 m², wydłużenie — 7,3.

Masy: Masa własna — 1 770 kg, wyposażenie rolnicze — 215—230 kg, ładunek chemikaliów — 775—790 kg, paliwo — 140 kg, pilot — 80 kg, masa całkowita 2995 kg, masa do lądowania — 2 860 kg, obciążenie pow. 99 kg/m², obciążenie mocy — 7,8 kg (kW) 5,75 kg (KM).

Osiągi (masa całkowita, bez wyposażenia rolniczego): prędkość max. — 273 km/h, prędkość przelotowa 267 km/h, prędkość ekonomiczna — 250 km/h, prędkość przeciągnięcia — 80 km/h, wznoszenie — 4,8 m/s, wznoszenie 1 silnik — 0,8 m/s, pułap — 4 000 m, pułap, 1 silnik — 1 350 m, zasięg — 1 160 — 1 400 km, rozbieg — 180 m, start na 15 m — 353 m, lądowanie z 15 m — 293 m, dobieg — 137 m.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst i rysunki:
WIESŁAW BĄCZKOWSKI

MALOWANIE SAMOLOTÓW POLSKICH WE FRANCJI W 1940 R.

Samoloty PSP posiadały malowanie identyczne jak stosowne w Armeé de l'Air, a określone przez normy STCF Ae. jesienią 1938 r. Zgodnie z nimi samoloty francuskie malowane były na powierzchniach górnych i bocznych w trójbarwny deseń maskujący, przy czym układ kolorów był dowolny dla poszczególnych egzemplarzy tego samego typu. Wyjątek stanowiły Potezy-63 oraz LeO-451, które miały taki sam układ plam. Stosowano następujące kolory: a – khaki, b – siena palona (terre de sienne), c – średni szaroniebieski (gris bleu fonce). Powierzchnie dolne malowano kolorem jasnoszaroniebieskim (gris bleu clair). W 1939 r. norma ta została uzupełniona dwoma dodatkowymi kolorami: d – żółty ochra (combre calcienne) i e – brązowy (brun fonce), przy czym zasadą była obecność trzech barw w deseniu maskującym. Wszystkie trzy kolory były matowe.

W związku z dowolnym malowaniem poszczególnych maszyn możliwe jest tylko częściowe odtworzenie barw samolotów używanych przez PSP, w oparciu o nieliczne zachowane zdjęcia. Część samolotów szkolnych i starszego typu (np. Dewoitine-510) posiadała malowanie charakterystyczne dla lotnictwa francuskiego z lat międzywojennych, tj pokrycie całego samolotu kolorem khaki lub też pozostawienie go w naturalnym kolorze materiału. Do obowiązkowych oznaczeń samolotów w Armeé de l'Air należały numery identyfikacyjne malowane na dolnej powierzchni płatów kolorem czarnym lub białym. Kod taki składał się z litery i cyfry oznaczających jednostkę oraz numeru samolotu w jednostce, najczęściej jedno lub dwucyfrowego. Sądzić należy, że samoloty PSP były tak samo oznakowane. Na każdym samolocie malowano także nazwę producenta, numer seryjny, dane dotyczące mas, przy czym były ściśle określone miejsca na te napisy:

a – nazwę producenta i jego znak firmowy malowano najczęściej na stateczniku pionowym lub sterze kierunku w kolorach białym, czarnym lub czerwonym. Na samolotach wytwórni Morane znak firmowy malowano kolorem czarnym na osłonie silnika;

b – opis typu, numer seryjny, dane masowe – malowano kolorem czarnym na sterze kierunku na trójkolorowych pasach. Numer seryjny malowano dodatkowo na kadłubie (za znakiem rozpoznawczym, kolorem czerwonym.

Innym elementem występującym na samolotach PSP były numery taktyczne. Malowano je na sterze kierunku kolorem białym, przy czym np. w dywizjonie I/145 samoloty pierwszej eskadry miały numery od 1 do 9, natomiast samoloty drugiej eskadry – od 10 wzwyż. Znany jest także sposób malowania numeru taktycznego na sposób francuski: cyfra na kolorowym okrągłym polu na stateczniku pionowym (Morane-406). W lotnictwie myśliwskim francuskim stosowano zazwyczaj oznaczenia zestrzeleń przy pomocy białych swastyk malowanych na kadłubie poniżej kabiny pilota. Nie udało się stwierdzić czy system ten był stosowany także przez pilotów polskich walczących we Francji.

OZNACZENIA: 1, 1a – samolot bombowo-rozpoznawczy Potez 63.11 z dywizjonu rozpoznawczego, w bazie lotniczej Lyon-Bron; 2, 2a – samolot myśliwski Caudron 714 C. 1 z II eskadry Dywizjonu Myśliwskiego G.C. 1/145 „Warszawskiego"; 3, 4 – samoloty Caudron 714 z I eskadry Dywizjonu 1/145.

korespondencje

AEROKLUB OSTROWSKI

Aeroklub Ostrowski w dniach od 1 do 30 lipca 1977 r., wspólnie z Kuratorium Oświaty i Wychowania województwa kaliskiego, był organizatorem obozu przysposobienia obronnego. W ramach skoszarowanego obozu, 16 uczestników (uczniów-pilotów) ukończyło szkolenie w zakresie III klasy pilota szybowcowego. Lotnicze wakacyjne lato, choć nie w pełni zadowalało warunkami atmosferycznymi, to i tak zapewniło młodzieży godziwy wypoczynek i pożyteczną rozrywkę. W dniu 7 lipca br. obóz wizytowany był przez wiceministra Oświaty i Wychowania gen. dyw. **Zygmunta Huszczę** oraz członka egzekutywy KW PZPR, kuratora mgra **Tadeusza Raczaka.**

W bezpośredniej, szczerej i miłej atmosferze spotkania z przybyłymi gośćmi wzięło udział kierownictwo AO, aktyw społeczno-zawodowy i obozowa młodzież.

*

Sekcja szybowcowa AO do dnia 31 lipca br. wylatała na szybowcach 920 godzin, zaś do końca sezonu lotniczego ma zamiar wylatać 1 600 godzin.

*

W dniach 1—13.VIII.br. lotnisko AO „pękało w szwach", bowiem w tym czasie zorganizowano tutaj obóz spadochronowy. Z 48-osobową grupą skoczków spadochronowych prowadzono szkolenie podstawowe i wyczynowe. Dobrym partnerem i współorganizatorem obozu był Aeroklub Zagłębia Miedziowego. Żałować jedynie należy, że z uwagi na fatalne warunki atmosferyczne, tak organizatorzy jak i uczestnicy obozu nie zostali w pełni usatysfakcjonowani, ponieważ o wiele więcej sobie obiecywano i planowano niż zdołano wykonać. Kapryśnej pogodzie wprost „wykradano" cenne lotnicze godziny i wykonano ponad 1 000 skoków spadochronowych.

Ukoronowaniem obozu był jubileuszowy 1 000 skok reprezentanta AO, **Zenona Więcławika**, z którego w tym dniu szczególnie dumny był jego wychowawca i instruktor, **Jerzy Kubaczewski. Zenon Więcławik** w asyście swych klubowych kolegów, **Grzegorza Urbaniaka, Józefa Brzeźniaka** i **Ryszarda Leśkiewicza**, z efektownymi kolorowymi wstęgami wylądował na ziemi, by tam zebrać gratulacje, uściski, życzenia i kwiaty. W tym uroczystym dla niego dniu wraz przybyłymi rodzicami i żoną na lotnisku obecni byli koledzy, pracownicy etatowi i członkowie Zarządu AO.

Bespornym sukcesem sekcji spadochronowej AO było zdobycie w lipcu br. po raz drugi I miejsca przez **Grzegorza Urbaniaka** w Mistrzostwach Wielkopolski w Środzie Wlkp.

Pomyślne i przede wszystkim bezawaryjne i bezwypadkowe lotnicze obozowe wakacje w AO zostały należycie i pozytywnie wykorzystane, ku zadowoleniu szkolącej się młodzieży i tych wszystkich, którzy przyczynili się do ich organizacji.

M. B.

listy

NIE BĄDŹMY OBOJĘTNI

Droga Redakcjo!

W numerze „Skrzydlatej Polski" z 17 lipca br. przeczytałem artykuł, który według mnie musiał poruszyć serce miłośnika lotnictwa. Mam na myśli artykuł pt. „Niedaleko Warszawy", dotyczący problemu dbałości o upamiętnianie miejsc, zdarzeń i ludzi związanych z naszym lotnictwem, z jego historią, osiągnięciami, wyczynami.

W historii naszego lotnictwa Czesław Tański jest ważną postacią. Nie możemy pozostać obojętni na los pamiątek po tym człowieku. Przecież to pionier naszego lotnictwa. Godziwy nagrobek w miejscu spoczynku Tańskiego jest chyba sprawą najpilniejszą.

Proponuję powołać Społeczny Komitet Budowy Nagrobka Czesława Tańskiego. Należałoby utworzyć też konto, na które można by skadać pieniądze na ten cel. Myślę, że wielu z braci lotniczej ofiaruje te kilka złotych i w niedługim czasie uzbiera się kwotę potrzebną na postawienie nagrobka. Nagrobek ten, moim zdaniem, nie może być takim zwykłym sobie nagrobkiem. A może ktoś z plastyków — miłośników lotnictwa opracuje projekt, uwzględniając w nim idee Tańskiego — lotnika?

Chwała panu Stanisławowi Witkowi z Puszczy Mariańskiej, zbierającemu pamiątki oraz archiwalia o Tańskim. Powinny one znaleźć się czym prędzej w byłej posiadłości Tańskiego we wsi Olszanka. Myślę, że ten domek należałoby zamienić na muzeum Tańskiego.

Andrzej Kijewski

LOTNICZY NOWICJAT POD LUPĄ

Jakie motywy są „paliwem" marzeń o lataniu? Które z nich są wiodące, najtrwalsze i w jakich występują konfiguracjach? Czy „usilna chęć wzlotu" jest u człowieka niejako wrodzona, a jeśli nie, to co ją inicjuje? (Sąsiedztwo lotniska, zabawki z dzieciństwa, majsterkowanie i modelarstwo, lektura książek lotniczych?) Można nasilenie Ikarowych marzeń koreluje z wiekiem, porą roku, topografią stron rodzinnych? Czy w tych marzeniach latanie jest celem samym w sobie, czy ma zspokoić inne jeszcze potrzeby? Co powoduje, że ten męski sport przyciąga bardzo kobiece kobiety? Wreszcie — jaki wpływ wywiera „profesja" lotnika na jego filozofię życiową, stosunek do ludzi i świata?

Lato w zenicie, sezon urlopów w pełni, czytelnie i biblioteki raczej niedostępne, więc trudno mi w tej chwili rozstrzygnąć, czy znana jest odpowiedź na powyższe i podobne kwestie. A jeśli nie? Może niektóre z tych pytań zostały tutaj po raz pierwszy postawione? A przecież wiedza o przedmiocie takich pytań miałaby wybitnie użytkowy charakter: usprawniłaby określanie przydatności i prognozowania kariery lotniczej kandydatów, zmniejszyłaby odsiew w okresie „nowicjatu", pozwoliłaby trwalej związać z aeroklubem świeżo opierzonych Ikarów. Pedagogika i psychologia, badając ów lotniczy nowicjat, mogłyby odkryć mechanizmy tak cudownie odpowiedzialne za trwałość motywów i zainteresowań związanych z lotnictwem (trwałych mimo sporej odległości przedmiotu gratyfikacyjnego, jakim są pierwsze uprawnienia lotnicze) czy przyczyny zaiste feniksowej odporności na trudności wcale nie umiarkowane? Może wyniki tej roboty poznawczej dałyby się zastosować także w edukacji szkolnej, która podobno cierpi na niedosyt takich katalizatorów efektywnego uczenia się, jak zainteresowanie i wytrwałość?

Oprócz psychologii, pedagogiki i odpowiedniej dyscypliny socjologicznej (!) swój udział w rozwiązywaniu niektórych postawionych na wstępie kwestii mogłaby mieć... polonistyka. Badacz literatury lotniczej mógłby na przykład zrekonstruować odbiorcę „wpisanego" w tekst tych książek (byłaby to prawie gotowa odpowiedź na pytanie o istotę i siłę oddziaływania lotniczej prozy), wysupłać z nich motywy skłaniające do latania w przeszłości, zbudować psychologiczny konterfekt minionego pokolenia lotniczego, przyczynić się do ustalenia źródeł i treści stereotypów na temat latania, lotników i lotnictwa.

Zestawienie udzielonych przez historię i polonistykę odpowiedzi na interesujące nas kwestie z empirią dnia dzisiejszego mogłoby wykazać znamienną dla praktyki ewolucję, np. motywów przyciągających młodzież do lotnictwa. I tak — jak mniemam — motyw zakosztowania śmiertelnego (dosłownie!) ryzyka, nie bez znaczenia w dobie pionierskich improwizacji i eksperymentów lotniczych, dziś należy do przeszłości. Jest tak nie tylko ze względu na kolosalny wzrost niezawodności sprzętu lotniczego, ale także dlatego, że inny jest dzisiaj wzór lotnika-bohatera, „tego wspaniałego mężczyzny na swej latającej maszynie". Jeśli w epoce farmanów na bohatera wskazywało śmigło na nagrobku, to dzisiaj — medal Lilienthala w klapie. Przy tym medal ten kojarzy się przede wszystkim z najwyższym wyróżnieniem, natomiast prawie wcale — z okolicznościami śmierci samego Lilienthala. Podobnie z motywem „wybrańca losu": w dzisiejszym lotnictwie sportowym jest on trudny do zrealizowania przynajmniej z dwóch względów — fizycznej dorodności młodego pokolenia Polaków oraz egalitaryzacji lotnictwa, na oścież otwartych bram aeroklubów. Czyżby wzrost bezpieczeństwa lotu oraz demokratyzacja tego najdroższego sportu eliminowały motywy dla latania uboczne, drugorzędne? Niekoniecznie musi to mieć pozytywne konsekwencje dla trwałości mariażu z lotnictwem, przeciwnie — może powodować „znudzenie" lataniem ważnym dla samego latania.

Innym „znakiem czasu" jest fenomen lotni, która — kto wie? — czy już nie odbiera samolotom części następców obecnych pilotów. Jeśli lot jest najważniejszy, to przecież łatwiej i prędzej można go zakosztować pilotując lotnię niż szybowiec czy samolot. Wreszcie — telewizja, która jest oknem także na świat lotniczy: już nie w marzeniach widzi się samolot, a „prawie realny" — na ekranie. W wielu wypadkach na tym się kończy kontakt ze światem lotniczym u potencjalnego Ikara, bowiem — jak sądzę — marzenia o lataniu są tym silniejsze, im częściej karmią się wyobrażeniami, a nie np. częstym oglądaniem samolotów na pobliskim lotnisku.

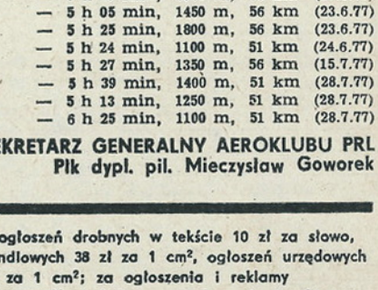
Postulowane badania mogłyby objąć swoją uwagą również światopoglądowy wpływ szybowania w powietrzu. To nie tyle kwestia jednego wymiaru więcej od znanych każdemu piechurowi, ile jakościowa zmiana w doświadczaniu przestrzeni i czasu w ogóle. Nie może to nie mieć wpływu dla żywionego przez lotnika poglądu na świat: czy ludzkie, przyziemne sprawy są małe dlatego, że wydają się takie w locie, czy przeciwnie — są wielkie, ponieważ z cichej kabiny szybowca nie słychać i nie widać odwiecznej, mozolnej i wytrwałej pracy człowieka wokół budowy i utrzymania przy życiu ludzkiego świata? Czy tam, w powietrzu, jestem wielki dzięki tym zaiste symbolicznie niewidocznym ludziom, czy przeciwnie — jestem jak oni zagubiony w zieleni nie przez siebie stworzonej?

Zanim nastąpi frontalny, całościowy, instytucjonalny atak na problemy postawione we wstępie, już teraz myśleć można o studenckich obozach naukowych na aeroklubowych lotniskach pod opieką „przechwyconych dla sprawy" pracowników nauki, którzy swego czasu przegapili swe lotnicze powołanie ale nie stracili urzeczenia skrzydłami. Dla studentów chodzących dotąd tylko po ziemi byłby to początek „skrzydlatej epidemii", natomiast ci, którzy obozowaliby również w celach szkoleniowych, mogliby swoje badania wzbogacić autoobserwacją. (Być może jedni i drudzy byliby w przyszłości niezłymi instruktorami?).

Naukowa penetracja winna zatem skupić się na lotniczym nowicjacie i tym, co akces do aeroklubu poprzedza. Po sezonie natomiast byłby czas na obserwację szkolnych i harcerskich enklaw lotniczego bakcyla.

Tadeusz Zdrenka

Rys. W. Fuglewicz.



BIULETYN AEROKLUBU PRL

NR 536

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY KOBIECE

KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego
Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński) z pasażerką **Ewą Jagiełło** na szybowcu typu „Halny" SP-2645 na trasie: Leszno — Jakubowo — Leszno, dnia 26 maja 1977 r. — **574,34 km**

Prędkość przelotu po trasie docelowo-powrotnej 500 km
Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński) z pasażerką **Ewą Jagiełło** na szybowcu typu „Halny" SP-2645 na trasie: Leszno — Jakubowo — Leszno, dnia 26 maja 1977 r. — **67,702 km/h**

REKORD OGÓLNY

KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie docelowo-powrotnej 300 km
Julian Ziobro (Aeroklub Podkarpacki) na szybowcu typu „Jantar-1" SP-2787, po trasie Leszno — Barlinek — Leszno, dnia 31 maja 1977 r. — **122,691 km/h**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

8(4983)	**Paweł Beuth**	— 6 h 13 min,	1120 m,	81 km	(26.8.76)
9(4984)	**Anna Gromadzka**	— 5 h 31 min,	1700 m,	125 km	(10.5.77)
10(4985)	**Wiesław Wasiluk**	— 5 h 48 min,	1680 m,	59 km	(27.5.77)
11(4986)	**Jerzy Szumski**	— 5 h 11 min,	1150 m,	55 km	(27.5.77)
12(4987)	**Franciszek Kolasa**	— 7 h 35 min,	2000 m,	51 km	(29.5.77)
13(4988)	**Piotr Szyszka**	— 6 h 10 min,	1450 m,	92 km	(1.6.77)
14(4989)	**Antoni Rakoczy**	— 5 h 26 min,	1150 m,	109 km	(8.6.77)
15(4990)	**Marek Dudzik**	— 7 h 29 min,	1275 m,	56 km	(10.6.77)
16(4991)	**Stanisław Kołodziej**	— 5 h 21 min,	1250 m,	56 km	(10.6.77)
17(4992)	**Waldemar Kwaśniewski**	— 5 h 57 min,	1170 m,	88 km	(10.6.77)
18(4993)	**Zbigniew Krystosik**	— 5 h 18 min,	1100 m,	88 km	(10.6.77)
19(4994)	**Elżbieta Szewczyk**	— 5 h 10 min,	1070 m,	88 km	(10.6.77)
20(4995)	**Zenon Witek**	— 5 h 05 min,	1450 m,	56 km	(23.6.77)
21(4996)	**Janusz Witek**	— 5 h 25 min,	1800 m,	56 km	(23.6.77)
22(4997)	**Ryszard Kochman**	— 5 h 24 min,	1100 m,	51 km	(24.6.77)
23(4998)	**Jadwiga Eilar**	— 5 h 27 min,	1350 m,	56 km	(15.7.77)
24(4999)	**Marek Sadowski**	— 5 h 39 min,	1400 m,	51 km	(28.7.77)
25(5000)	**Roman Gawrysiak**	— 5 h 13 min,	1250 m,	51 km	(28.7.77)
26(5001)	**Jacek Kucharski**	— 6 h 25 min,	1100 m,	51 km	(28.7.77)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Płk dypl. pil. Mieczysław Goworek

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 2.IX.1977. F-71. Zam. 2110/12. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

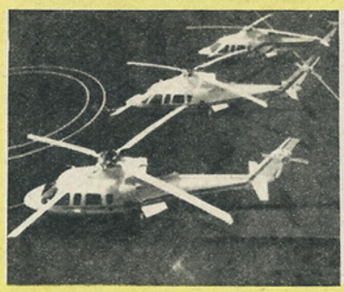
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

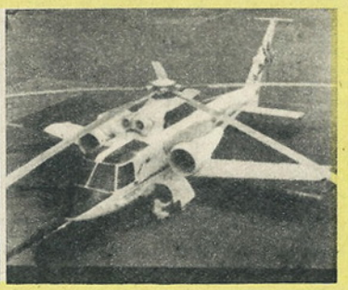
SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY

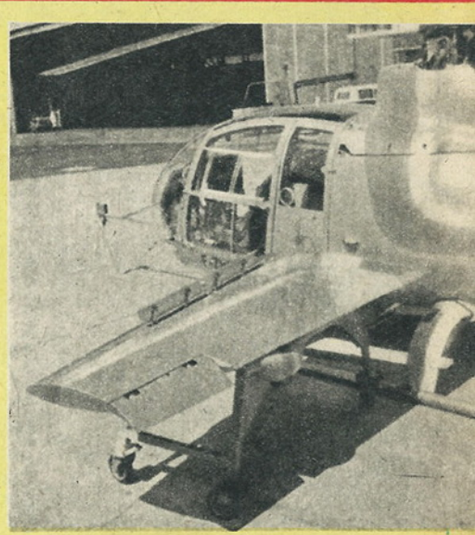
Szwajcarska wytwórnia lotnicza Pilatus zbudowała samolot szkolno-treningowy PC-7 „Turbo-Trainer" przeznaczony dla lotnictwa zarówno cywilnego jak i wojskowego. Zastosowanie silnika turbośmigłowego ma obniżyć koszty eksploatacji, a także zwiększyć osiągi samolotu. W roku bieżącym prototyp wykonał pierwszy lot, a na kwiecień 1978 roku zapowiadany jest egzemplarz seryjny.

CIĄGNIK LOTNISKOWY Z CSRS

Uzupełniając informację podaną na str. 3 przedstawiamy potężny ciągnik dla samolotów, który przechodzi obecnie intensywne próby na praskim lotnisku Ružyne. Zbudowany został w kooperacji przemysłów CSRS i RFN.



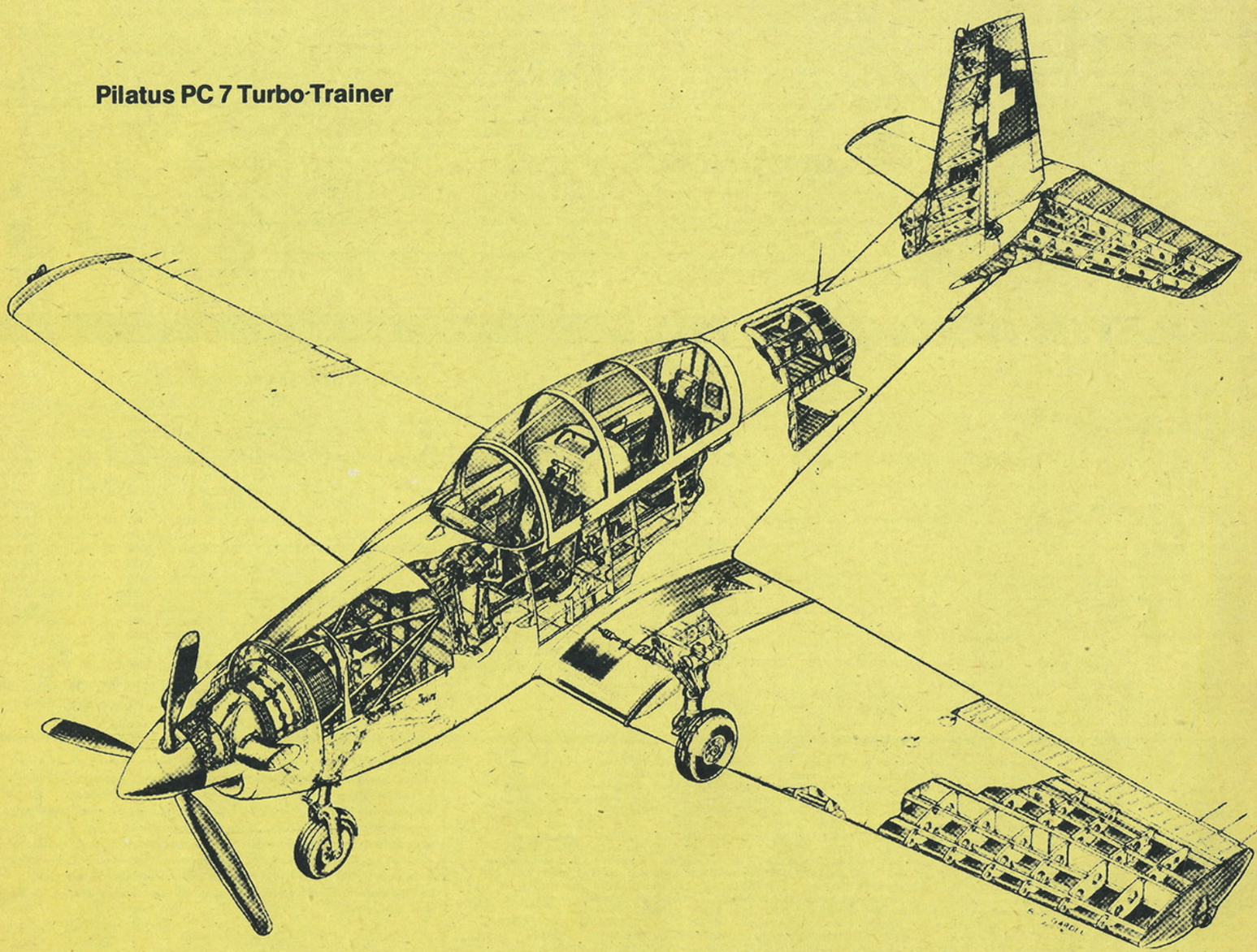




NOWE ŚMIGŁOWCE

W roku bieżącym rozpoczęły próby w locie trzy prototypy śmigłowców Sikorsky S-76 (na zdjęciu z lewej). S-76 przeznaczony jest do transportu 12 pasażerów, ma mieć prędkość przelotową 233 km/h i zasięg 1 100 km. Masa startowa 4 400 kg. Drugą konstrukcją doświadczalną powstałą w tejże wytwórni jest R.S.R.A. wyposażony dodatkowo w dwie turbiny po 4,2 t ciągu i skrzydła o rozpiętości 13,85 m. Prędkość max. ma wynosić 555 km/h (zdjęcie w środku). Również we Francji prowadzone są próby zwiększenia prędkości wiropłatów. Oto skrzydła o zupełnie samolotowej konstrukcji na śmigłowcu SA-349-2.

Pilatus PC 7 Turbo-Trainer



Zdjęcie i rysunki: „Aviation Magazine", „Flug-Revue", „Letectvi + kosmonautika".